KOKU-FAN

昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号
昭和30年8月24日 第三種郵便物認可

$5.00

july 1981

航空ファン 7

★A-10編隊空撮!

★タイガーIIとアグレッサー

Flying Yankees
ヨーロッパに展開！
空撮：A-10サンダーボルトII
撮影：柴田三雄

Photo: M. Shibata

PHANTOM to FALCON
F-16への転換進む474TFW
Photo: F.B. Mormillo

388TFW，56TFWに続くTAC3番目のF-16航空団，ネリス空軍基地474TFWの転換が進んでいる。474TFWへのF-16配備は1980年11月，整備訓練用として2機が引渡されたのを皮切りに始まり，現在428TFSの転換がほぼ終了，年内には残る2個飛行隊も改変を終えて名実ともに3番目のF-16航空団となるはずである。このページは空中給油後，爆撃訓練のためレンジに向かう428TFSのF-16A。制空一本槍のF-15に対し，F-16ではCAS（近接航空支援）および阻止攻撃任務が重視されているらしく，SUU-20B/Aなどの訓練弾ディスペンサーを搭載した姿をよく見かける。いずれも22BW/22ARS所属KC-135Aからの撮影である。

SUU-20B/AディスペンサーにBDU-33訓練弾を搭載して爆撃訓練に向かう

スコードロンカラーの帯の中に、ニックネームにちなんだ"スカル・アンド・クロスボーン"を描いた428TFS"Buccaneers"のF-16

教官とともに訓練に向かう転換課程の学生パイロット。F-16の転換訓練は388TFWの16および34TFSで行なわれるが、ここでの課程を終えて実戦飛行隊に配属されてもCRパイロットへの道はまだ遠い。

★カラー・レポート

Central Florida Air Show

APR. 11-12, 1981

去る4月11日と12日の両日，フロリダ州サンフォードにおいて，恒例のセントラルフロリダ・エアショーが開催された。このエアショーは，地元のロータリー・クラブと新聞社がスポンサーとなって行なわれているもので，今年で第8回目を迎える。エアショーが開催されるサンフォード・エアポートが，元RA-5Cの配備していたサンフォード海軍航空基地であるということもあって毎年ブルーエンジェルスをはじめとする多くの海軍機が参加。ローカルのエアショーとはいえ，展示機の数が多いことでも知られている。今年はこれらの海軍機に加えて，陸軍のゴールデンナイツ，MD社のF-15A，アフロジェッツ，イーグルスなども参加してショーに花を添えた。

左下は陸軍でただ1機展示されたAH-1S。スタブ・ウイングにTOWのランチャーを装備している。

▲　初めて公開されたVF-31のF-14A。最近の海軍機としては例外的とも言える派手なマーキングでの登場だが，これはF-4J時代の塗装を継承した試験的なもの。

▲　下面までグレイの新塗装で展示されたVA-65のA-6E。パイロットの話では，このほかにスリートーン・グレイの迷彩機も保有しているとのこと。

▲　海軍機に囲まれてひとり気を吐いた空軍代表のF-15A。MD社にリースされている第5号機で，12日に行なわれたデモフライトではほかを圧倒した。

やはりエアショーの主役はブルーエンジェルス。ワイズリー中佐率いるブルーエンジェルスは，昨年とは打って変わった冴えた演技を見せ，2日間に渡り観衆を沸かせた。また今年のブルーエンジェルスは，ワイズリー中佐以下，No.3のステファニー少佐，No.4のホースリイ少佐，No.6のバウリー少佐と，6名中4名までを横須賀のミッドウェー出身者で占められている

The EAGLES

チャーリー・ヒラード，トム・ポバレズニイ，ジーン・スーシイ3名のチームによるイーグルス・エアロバティックチーム。クリステン・イーグル1を使用する同チームは，アメリカのエアショーでは常連である。左下はウェイン・ピースのオルスモーキーによるウイング・ウォークのデモンストレーション。

Wayne Pierce

MIGに扮するタイガー達
☆USAF Aggressor Squadrons

[illegible]

前ページはフィリピンで実施されるPACAFの演習“コープ・サンダー”に参加する26TFTASのF-5E。 (Photo: H. Seo)

[Photo—J. Cupido]

［上］ネリス基地のフライトラインに並ぶ57FWW所属F-5E. 手前からゴースト(74-01539), シルバー(74-01546), 新採用パターン(73-00847/00866)の各機.
［下］ネリス57FWW/64FWSのライン.

[Photo—K. W. Minert]

［下］米空軍アグレッサーズのトレードマークは, 機体を包む共産圏空軍を模したカムフラージュであろう. 写真は57FWWのF-5E ゴースト(74-01516)に書いたラジオコールの数字である. 字体, 色とも共産側に倣ったこの番号ひとつが, レンジ上空で遭遇するブルーフォースのパイロットに臨場感あふれる情景を提供する.
［右下］ルークのF-5Eに貼った57TTWのインシグニア・デカール. 現在はその名も戦術訓練"TT"から戦闘機武器航空団"FWW"と改めている.

[Photo T. V. Geffen] [Photo P. Grewe]

［下］アグレッサーズの常として, 57FWWのF-5Eも他基地への出張教授が多い. 隔月に行なわれるレッドフラッグは外のエクササイズ(演習)参加時には, 展開基地で記念のマークが吹きつけられる. 写真はバッチーズのF-5E(74-01591)のコクピット下に描かれた各種のマーク. 左は「イーグル・ミート」, 右はAV-8Aハリアーとの DACTで描かれたものである.

［下］米空軍に属するアグレッサー4個飛行隊は, すべてF-5Eタイガー IIに機種を統一している. 写真はネリスで展示されたF-5E(74-01557)で, 57FWWの司令機である. 展示のため500lb/2,000lb爆弾のほかSUU-30クラスターボム・ディスペンサーも並ぶが, 現実のミッションでは翼端のAIM-9とATM-9, ACMI-Rの3種をもっぱら装備する.

[Photo — J. Cupido]

[左]ゴースト・カムフラージュ・スキムのF-5E(74-01534)。ゴーストのスキムは、ネリス空軍基地の57TTW(現在の57FWW)が独自に研究した空戦時の低目視性を追求した塗装である。写真はユタ州ヒル空軍基地に移動した際の撮影で、後方にはレンジで刃を交わすF-16が望見される。

[左]上面をグリーンとタンのカムフラージュに塗った57FWWのF-5E(73-00847)。このスキムは1980年頃から姿を見せた新しいもので、57FWWの情報セクションが最近入手した情報をもとにしていると思われる。ラジオコールは異例の3桁で、これもその間隔が開いた共産軍規格に合わせている。

[Photo — J. Cupido]

[左]57TTWが1972年の編成当初に採用した第5のカラースキム、シルバーのF-5E(74-01546)。このシルバー・スキムは、写真の57FWW所属機のほかにもフィリピンの26TFTAS、アルコンブリの527TFTASでも見られる。シルバーは東欧側空軍の要撃機に多用される銀塗装を施したスキムである。

[Photo — D. Begy]

[左]砂漠特有の赤い大地に似合うスネーク・カムフラージュ・スキムに身を包んだ57FWWのF-5E(74-01564)。スネークは中東の砂漠地帯に合わせたもので、ネリスのレンジでも実によく大地に溶け込むという。1972年にすでに米空軍は中東地域の紛争を想定していたのである。

[Photo — D. Begy]

[右]リザード・カムフラージュ・スキムのF-5E(73-01568)。57FWWが編成当時に採用したスキムはパッチーズ、シルバー、スネーク、ゴーストとこのリザードの5種類だが、現在ではスキムも10種類を越えている。なお、リザードもスネークと同様に中東の砂漠地帯を想定したもの。

［Photo － B. Knowles Jr.］

［上］アリゾナ州デビスモンサン空軍基地のフライトラインからタキシーアウトする57FWW/65FWSのF-5E(73-0866)。このグリーン＆ブラウンのスキムも，最近採用されたものである。

［右］1981年1月，ネリス空軍基地57FWW/65FWSのフライトラインに並ぶF-5E(73-0897)。カラースキムはブラウン・グリーン・クリームと，米空軍の旧式カムフラージュに近いものだが，配色とパターンの違いで，これほどまでに効果が変わるのである。

［Photo － K. W. Minert］

［Photo － R. C. Bush］

［Photo － K. W. Minert］

［左］今年2月，ネリスを舞台に行なわれたレッドフラッグ81-2の主力機となった57FWWのF-5E(73-01537)。グレイ・オーバーオールのスキムは，米空軍のF-15/F-16，米海軍のF-18に近い高高度での低視認性を追求したものである。

［左］同じく57FWW/65FWSのF-5E(74-01573)。カラースキムは上から2枚目の"97"に近いもので，クリームの部分が広がり，グリーンがオリーブグリーンに変わっている。"97""73"ともに砂漠上のACMでの低視認性を追求したものである。

KF Special File

Photo—K. Tokunaga

[上]AFRES(空軍予備役)2番目のF-4装備飛行隊となったオクラホマ州ティンカー空軍基地301TFW/507TFG/465TFSのF-4D(66-8773/66-8774)。STA.5のバルカン砲ポッドにシャークティースが見える。
[左]チャイナレーク基地NWC(Naval Weapons Center：海軍兵器センター)のTA-7C(768/156768)。本機はFLIR(Foward Looking Infrared：赤外線前方監視)ポッドの開発に当てられていた機体で、垂直尾翼のマーキングもそれにちなんだものとなっている。
[下]3月14日、アリゾナ州デビスモンサン空軍基地のオープンハウスに展示されたデザート・カムフラージュのA-7D(70-007)。塗装はサンドとダークアースの2色迷彩で、全面に渡って施されている。所属はアリゾナANG162TFG/152TFS.

Photo—C.L. Best

Photo — K. Tokunaga

［上・右］チャイナレーク基地に放置されたC-117D（N722NR・Bu.No.17156）。NARL（Naval Arctic Research Laboratory：海軍極地調査研究所）で使用していた機体で、機首と尾部が極地用にデイグロウで塗られている。右はそのクローズアップ

Photo — P. H. Minert

Photo — P. H. Minert

［左］25年ぶりに里帰りした元航空自衛隊のRF-86F（62-6416）。機体の外板は主翼前縁の一部など部分的に外され、「日の丸」も消されているが、機体番号はそのまま残っている。1990年春、カリフォルニア州チャイナレーク基地での撮影で、この後、後方に並ぶF-4Bとともにドローン化された模様。
［下］ルイジアナ州アレキサンドリア空港で撮影された旧サンダーバーズ塗装のF-84F（N84JW）。本機はカリフォルニア州チノ空港のジョン・ウォード・アンリミテッド・エアクラフト社が所有する飛行可能な最後のF-84Fで、普段はモハービ空港に置かれている。サンダーバーズは1954年暮から1956年5月までF-84Fを使用したが、写真の56-969は実際にアクロバットに使われた機体とは無関係。

Photo — K. Tokunaga

Photo－A.H.P.A.

KF Special File

〔上〕レーウワルデン基地から訓練に向かうオランダ空軍322SqnのF-16A（J-231）。オランダ空軍はF-16A 80機，F-16B 22機を発注しており，現在322Sqnに次ぐ2番目の飛行隊がF-104Gからの転換作業に入っている。

〔右〕上面ダークグリーンとダークグレイの新迷彩になった在西ドイツ・カナダ国防軍のT-33A（133450）。カナダ国防軍は，NATO軍供出部隊として西ドイツ，バーデン・ゾーリンゲン基地にCF-104 3個飛行隊を配置しており，おもに地上攻撃任務にあたっている。

〔下〕ローマ近郊のプラチカ・ディ・マレ基地に駐留する14°Stormo/8°GruppoのC-47（MM61815）。14°Stormoはイタリア空軍のECM/通信システムの開発研究を担当しており，C-47のほか，EC-119，T-33Aなどを装備している。

Photo－M. Maggiore

〔上〕C-47の機首クローズアップ。機首の突起物はサーチライト。窓の下のワッペンは，8°Gruppoのインシグニアである。

Photo－M. Maggiore

イラストレイテッド・第二次大戦機

4式重爆飛龍は日本機の大欠点とされていた防弾対策を重視し，同時に戦闘機に匹敵する高速性能を備えた陸軍の傑作機である。しかし相変わらずの戦術用途重視のため，爆弾搭載量は少ない。高性能の本機の用途は広く，海軍の協力のもと本機の雷撃隊が編成されて沖縄方面で活躍，その勇猛さから米軍内部でも“セブン”と呼ばれた。

ところでイラストの機体だが，これは元飛行第60戦隊の隊員である松尾健章氏から寄せられた便りをもとに作図した。垂直尾翼の帯は幅60cmで，これが戦隊を表わす。いわゆる60糎帯である。中支後期航空作戦までの使用機97式重爆では第1中隊が白，第2が赤，第3は黄で，帯の下に白で機番が書いてあった。

昭和19年10～11月に南京にいた“隼第2378部隊”飛行第60戦隊は，埼玉県の児玉飛行場に移動して主に比島への空輸を担当し，1中隊のみ全機帰還したが，2～3中隊は未帰還となった。そして昭和20年1月に4式重に機種改変した。そのときに戦隊の全機が，中隊の別なく薄いコバルト色の帯となり，3桁の記号が中隊別に白・赤・黄となった。これが正確な記録である。

三菱４式重爆撃機　飛龍(キ-67)

Mitsubishi Ki-67 Heavy Bomber "Peggy"

　通常，４式重は上面がやや茶の入った濃い灰色で，下面は薄目のグレイが多く，私もそれを見たが，60戦隊の所属機は上面暗緑色，下面は黄緑がかった薄いグレイがほとんどだったそうである。側面の銃座は風防の後半を取外して格納，おもむろに銃を取出して射撃するといった形式である。内部はややカーキ色がかった黄緑色であった。

One of serious weakpoints witnessed in the most of Japanese combat aircraft used in WW II was the bullet-proof measures. To overcome the weakness much effort had been spent on the designing and construction of the Mitsubishi Ki-67 Heavy Bomber "Peggy". In addition the Bomber also improved its speed almost as fast as a fighter. Only its tactic-oriented payload was insufficient for strategic use. However, with its outstanding performances, the Bombers did play its multi-role satisfactorily. Particularly when a torpedo squadron was organized with the coordination of Navy, their sorties against the enemy fleet off Okinawa had brought successful results. The aircraft illustrated in above was based on the data and information provided by Mr. K. Matsuo who used to be a member of the 60th Sentai. The width of band around tail fin is 60cm and denotes the Sentai, and often called "60cm Band". While using the Ki-21 "Sally" in the later phase of an operation during the Sino-Japanese Conflict, the color of band used by the 1st Company was White, Red by 2nd Co., Yellow by 3rd Co., and their serial numbers had been painted in white under the band. The 60th Sentai stationed in Nanking, China from October to November 1944, was transferred to Kodama Airfield, Saitama Prefecture, from where they flew air operation to the Philippines. Only unit survived from the operation was the 1st Company who was reequipped with the Ki-67s in January 1945. From then on, the Company color system for tail band was abandoned and instead used 3-digit numbers in different Company color under the uniformed light cobalt band. (by Ichiro Hasegawa)

No.5 Squadron

[上]キプロス沿岸を飛ぶNo.5Sqn.のライトニングF.6。硝煙でススけた銃口に注目。射撃訓練のためアクロチリに展開した1980年8月の撮影である。地中海に浮かぶキプロス島のアクロチリはRAF戦闘機部隊の射撃訓練施設に指定されており、イギリス本土に駐留する7個飛行隊と西ドイツ駐留の2個飛行隊が交互に展開、それぞれ1ヵ月間にわたってAPC(Armament Practice Camp)をくり広げ、射撃の腕を磨く。
[左]射撃を終えたバンナー・ターゲットは回収後、直ちに要撃戦技教官(IWI:Intercepter Weapons Instructor)の手で採点が行なわれる。採点に当たるのはIWIのT.ネビル大尉で、各機がそれぞれ異なる色に着色した弾丸を使用、ナイロン製ターゲットに残るトレースから各パイロットの命中数を判定する。アクロチリのAPCではNo.100Sqn.のキャンベラB.2がターゲットの曳行に当たる。バンナー・ターゲットは24ft×6ftのナイロン製で、レーストラック・パターンおよび「8の字」のオービットを描いて飛ぶキャンベラに300ydのケーブルで曳航される。

[上]ミッションを終えて帰投したNo.5Sqn.飛行隊長，テリー・アドコック中佐。背後の機体はライトニングF.6で，コクピット下方まで長く伸びたケーブル・ダクトがF.3以降の特徴である。
[下]アフタバーナの轟音とともにアクロチリを離陸するNo.5Sqn.所属機。ドーサル・スパインの白色塗装は，太陽熱を吸収して胴体電子機器室の温度が上昇するのを防ぐためで，最高気温が100°Fを超すキプロスならではの暑熱対策である。

［上］アクロチリの滑走路上をロー・パスするNo.5Sqn.のT.5（XS458/T）。F.6と比較して小型のベントラル・タンクに注目。1980年8月の取材時に見かけた唯一の複座型で、このほかNo.5および11Sqn.のF.6が9機展開していた。

［下］同じくNo.5Sqn.のT.5（XS458/T）。このXS458はNo.5Sqn.が保有する唯一のT.5で、各実戦飛行隊では複座型に「T」のフィン・コードを付けることが多く、写真のXS548もその例外ではない。

No.11 Squadron

[上]ベントラル・パックの30mmADEN砲に弾薬を搭載したNo.11Sqn.所属ライトニングの列線。現在，第一線に残るライトニングはF.3とF.6で，No.5/11Sqn.ともF.3/F.6の混成である。ただしF.3は機関砲を搭載しておらず，アクロチリのAPCには参加していない。ライトニングは本来，機関砲なしのミサイリアーとして完成したが，1970年以降，F.6およびF.2に対する機関砲の追加装備が行なわれ，運用の柔軟性を増すことになった。

[下]射撃を終えてアクロチリに帰投，滑走路端のアレスティング・バリアーをかすめて着陸するNo.11Sqn.のライトニングF.6(XS936/G)。ベントラル・パックに付着した硝煙の汚れが生々しい。No.11Sqn.のスコードロン・バッジはスピードと攻撃力をシンボライズする「2羽のワシ」で，ペアになっているのは第一次大戦中，同隊の使用機が複座であったことに由来する。

[左]ユニークなスタイルのライトニングF.6が強い日射しの中をタキシングしてくる。当初は全面メタル・フィニッシュの肌を輝かせていたライトニングも1970年代半ば以降，低高度要撃戦闘に有利なグレイとグリーンの迷彩に身を包むようになり，ひときわスゴ味を増した。いまもビンブルック・ウイングの2個飛行隊でライトニングは“大英帝国”の空の守りに就いており，今後もトーネードADVの実用化までは第一線にとどまることだろう。
[下]射撃訓練を終えたライトニングがラインに戻ってくると，グラウンド・クルーが駆けつけて右主脚室内のMASB(兵装発射回路)に安全ピンを入れる。翼下に立つエアマンと比較すると本機のサイズが想像できる。

[上]アクロチリのQRA(Quick Reaction Alert)ハンガー前にラインナップしたNo.5とNo.11Sqn.所属機。前方のQRAハンガーは，1970年代にNo.56Sqnのライトニングが使用していたもの。

[上]射撃訓練を終えてアクロチリの滑走路にタッチ・ダウン。接地した主脚タイヤからは白い煙が立ちのぼる。
[下]アクロチリの整備ハンガーで，ジャッキ・アップしてエンジンの交換作業。ベントラル・パックがスッポリと外されている。

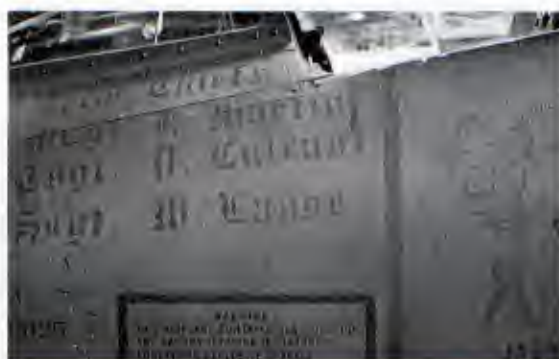
★空飛ぶタンク・バスター★

A-10サンダーボルトII

Photo: F.B.Mormillo

★118TFS, 104TFG

州兵航空軍(ANG)のA-10部隊はニューヨーク，メリーランド，マサチューセッツ，コネチカットとアメリカ北東部に集中しており，これらの各部隊はいずれも1980年初めまでに相次いでA-10への転換を終えた。コネチカット州ウィンザーロックのブラッドレー国際空港を基地とする103TFG/118TFSもそのひとつで，名機F-100Dから転換して1年，引締った面のA-10の姿を厳冬のウィンザーロックに追ってみた。

[上]ST A4/5のTERにBDU-33A/B訓練弾を搭載，機天をついて爆撃訓練に向かう。
[右]テレビ番組"The Muppet Show"に登場する"Miss Piggy"のカリカチュアを描いた78-0625。この78-0625は1980年1月に118TFSに引渡された機体である。
[下]訓練を終えて積雪のブラッドレー国際空港に帰投した118TFSのエレメント。赤外線追尾方式の地対空ミサイル対策として，2枚の垂直尾翼が排気を遮蔽する効果を発揮している。

［左］一見，ヨーロッパを思わせる雪のブラッドレー国際空港に翼を休める118TFSのA-10A。ANGのA-10部隊はアメリカ北東部に集中しており，これは本機がワルシャワ条約機構軍の機甲部隊に照準を合わせているからにほかならない。そしてANGのA-10部隊は，長距離展開訓練を兼ねてしばしばヨーロッパに向かう。
［中］A-10の外形上の特徴のひとつとして，後方視界のよい大きなバブル・キャノピーが挙げられるが，この写真でそれがひときわよく分かる。

［下］フライト・ラインに専観される78-0584。このように木立ちを背景とした場合，A-10のリザード迷彩が効果を発揮することに注目。グリーン２色(FS.34092/FS.34102)とグレイ(FS.36081)を用いたA-10の迷彩は"European I"とも呼ばれ，その名のようにヨーロッパでの作戦を考慮して決定された。

〔上〕A-10の燃料補給は左主脚ポッド先端にある加圧給油口を通じて行なわれる。燃料はワイドカット・ガソリン系のMIL-T-5624G規格JP4を常用しており，容量は1,708 Gal である。
〔中〕尾翼に積もった雪と結氷を落とす103TFGのグラウンド・クルー。航空機にとって機体表面の積雪とアイシングは大敵であり，飛行前には必ず取り除かなければならないが，その場合も水や湯の使用は禁物で，あくまで「かき落とす」ことが必要である。尾部下面にはAN/ALR-46 RHAW装置のアンテナが見える。
〔下〕雪上に車輪のシュプールを残してハンガーに曳航される79-0165。103TFGではA-10の配備とほぼ同時にハンガー等の施設拡充に着手，このほどエンジン・ショップとコロージョン・コントロールおよび燃料系統修理用の整備ハンガーが完成した。

★131TFS, 104TFG

昨年11月，ネリス空軍基地で行なわれたレッド・フラッグ81-1演習に，マサチューセッツ州ウエストフィールドのバーンズ市営空港を基地とする104TFGのA-10が参加した。"Operation Thunderswap"のコード名のもとに行なわれたこの演習には104TFG/131TFSのA-10A 10機が参加，SAR（捜索・救難），CAS（近接航空支援），阻止攻撃などの各種ミッションが行なわれ，出撃回数は1日10回を数えた。なお，この演習中104TFGの兵員はイギリス，ベントウォータース基地81TFWから参加した隊員と行動をともにした。このページは，A-10の発進拠点となったインディアン・スプリングス補助飛行場に帰投した131TFSのA-10A。

[上]インディアン・スプリングダスのフライト・ラインでHydra 1弾薬ローダーを使用して打殻薬莢の回収と弾薬搭載作業が行なわれる。Hydra 1はわずか15分間で，これらの作業を終える。ちなみにA-10はGAU-7/A 30㎜機関砲弾を1,350発搭載する。

[中]インディアン・スプリングダスのフライト・ラインに勢揃いした131TFSのA-10A。再出撃に備えての燃料補給など，フライト・ラインはにわかに活気づく。

[下左]ミッション終了後のエンジン洗浄。丸いリベットが並ぶ後部胴体は，さながら戦車を思わせる。右は次の出撃に備えてSTA. 3のTERにBDU-33A/B訓練弾を搭載するオードナンス・クルー。BDU-33A/Bはティア・ドロップ型の弾体にコニカル・フィンを取付けた重量24lbの訓練弾で，爆発してスモークにより弾着地点を明示する。

戦術偵察機 RF-4シリーズ

万能戦闘機F-4ファントムには第2の勢力として偵察機型RFシリーズがある。RF-4には米海兵隊向けのB型，米空軍向けのC型のほか，輸出用のE型があり，それぞれ仕様が少しずつ異なっている。ここにRF-4シリーズの各型を簡単にまとめてみよう。

[Photo — U. S. Navy]

[上]空母サラトガ艦上のVMCJ-3所属RF-4B-27aa（TN-2/Bu.No.153108）。RF-4Bの搭載カメラはKS-87，KA-55/-56/-82など各種あって，これらを組合わせて最大5台まで搭載できるが，写真の機体はAFC538改修により高高度ステーションにKA-82垂直パノラミック・カメラを装備しており，前脚直前にその撮影用カメラ窓の張り出しが見える。

[Photo — N. Itoh]

[左]1975年8月20日，岩国基地に着陸するVMCJ-1のRF-4B-27aa（RM-614/Bu.No.153109）。右翼のSTA.4にはラムエア・タービン発電機を組込んだECMポッドを搭載している。RF-4Bが搭載するECMポッドにはAN/ALQ-31/-81/-88などがあり，妨害の対照となる周波数に応じてこれらを使い分ける。

[Photo — F.B. Mormillo]

[左]レッド・フラッグ80-2参加のため，ネリス空軍基地に展開したVMFP-3所属のRF-4B-23w（RF-07/Bu.No.151983）。RF-4Bの寿命延長計画，プロジェクトSUREによって近代化改造を受けた機体で，この改造にはECMの装備などのセンサー能力向上のほか，INSの換装，AN/APN-202レーダ・ビーコンおよびAN/ASW-25B自動着艦装置の追加装備などが含まれている。

［上］1969年8月，北ベトナム上空の強行偵察を終えてタイ国ウドン基地に帰投した432TRW/11TRS所属のRF-4C-22(64-1039)。後部胴体上面のフォトフラッシュ・カートリッジ・エジェクター収容部が開いており，M123フォトフラッシュ・カートリッジ10発を収容するLA-429Aエジェクター2基を装備しているのがわかる。KA-56パノラミック・カメラを装備した低高度ステーションのカメラ窓はV型断面の独特の形状だが，これは後日T.O.1F-4(R)C-647改修によりスマートな形状のものに置き代えられた(写真下2枚参照)。

［Photo—USAF］

［Photo—T. Suzuki］

［中］51CWのF-4Eとともに嘉手納基地に着陸する18TFW/15TRS所属のRF-4C。T.O.1F-4(R)C-647改修後の低高度ステーション用カメラ窓に注目。1970年3月1日発令のT.O.1F-4-776により機首，胴体中央，垂直尾翼の側面と主翼端に発光編隊灯が取付けられている。同様に後席キャノピーにはT.O.1F-4-1132によるリアビュー・ミラーが取付けられており，これらの改修は空軍型F-4すべてに適用された。［下］レッド・フラッグ80-2演習における186TRG/153TRSのRF-4C-19(63-753)。戦闘機型では機首下面のAIM-7搭載用STA.3/4にAN/ALQ-119(V)シリーズのECMポッドを装備するが，その装備のないRF-4Cでは内翼のSTA.2/4に装着しなければならない。

［Photo—F. B. Mormillo］

[Photo—IAP]

航空自衛隊のRF-4Eの低高度ステーション・カメラ窓は1F-4(R)-647改修後のRF-4Cと同じ。

[上]ビルデンラース基地を離陸する西ドイツ空軍AKG51"Immelmann"のRF-4E-47(3587/69-7534)。全天候低空侵攻能力を持つRF-4は気象条件の悪い西ヨーロッパでの運用に最適で，西ドイツ空軍は1971年から88機のRF-4Eを導入，AKG51と52に配備したが，これらは同じRF-4Eとは言え航空自衛隊向けの機体とは仕様が異なる。この写真では低高度ステーションのカメラ窓や螢光編隊灯など，外形上はむしろRF-4C初期型と酷似していることがうかがえる。

[下]偵察航空隊第501飛行隊のRF-4E(47-6901)。RF-4Eは西ドイツ，イスラエル，トルコ，イランおよび日本の5ヵ国で使用されており，その偵察装備と外形は各国ごとにやや異なるが，中でも航空自衛隊では最も進んだ偵察装備を搭載している。

[Photo—N. Ito

NATO最大のファルコン・エアフォース

オランダ空軍・40機のF-16

1979年6月，赤・白・青・橙の4色のラウンデルを描いたオランダ空軍向けF-16の初号機，F-16B(J-259)がVFWフォッカー工場からスキポールの空を駆け登ってからすでに2年を経た。今では，オランダ空軍に籍を置くF-16も40機を数えるに至っている。

［上］特異なスピードブレーキを開きルーウワルデン基地に着陸するF-16A(J-223)。初号機納入時に比べてラウンデルは小さなものに変わっている。
［下］8号機にあたるF-16B(J-266)。ルーウワルデンではF-16Bが転換訓練に忙しく飛ぶ。

〔上〕No.312Sqdn.のマークを書くF-16A(J-213)。No.312Sqdn.は1982年にF-104Gから改変を
定している飛行隊で、このマークは宣伝用に書かれたものである。
〔中〕No.322Sqdn.所属F-15の中で、唯一の飛行隊マーク(おうむ)を書くF-16A(J-212/11号機
No.322は5月1日付で完全な実戦飛行隊となった。
〔下〕ルーウワルデンのスレッシュホールドに乗るF-16A(J-219/231)。

[上]ルーウワルデンのランウェイ上で離陸許可を待つ4機のF-16A/B。各機とも翼下にはS
U-20B/A訓練用ディスペンサー(24kg訓練弾×6，FFAR×4を搭載)を2基ずつ下げている

[上]センターライン・パイロンにAN/ALQ-119ECMポッド，右翼下にAGM-65Aマベリック
発を下げデンマークのスクリドストラプ基地をタキシングするJ-226。J-224以降のF-16は
型レーダを装備し，これらはレドームをグレイに塗って区別している。

[上]主翼の合計8ヵ所のステーションを兵装とランチャーで埋めつくしたF-16A(J-219)。
端からATM-9Lサイドワインダー，サイドワインダー用Aero3Bランチャー，SUU-20B/A
ィスペンサー，370Gal.増槽の順に並んでいる。

Return to Earth Columbia

F.B.Mormillo

The T-38 leading the Columbia down to the touchdown point

The Columbia comes out for its landing at Edwards AFB.

いつもと変わらぬカリフォルニアの青空のもと，出迎えの大観衆から一斉に歓声が上がる。2日余りの宇宙飛行を終えた世界初の再使用宇宙連絡船スペース・シャトルがいま「ブラックアウト」を脱出，そのずんぐりとした姿を再びわれわれの前に現わしたのだ。1分後，世界最大，最速の滑空機は，先ほどまでの火炎地獄などまるで気にしなかったかのように，エドワーズ空軍基地第23滑走路に滑り込んだ。時に米西部標準時間4月14日午前10時20分52秒。54時間20分52秒の飛行だった。

The landing gear starts to extend as the Columbia flares for its landing

上３枚はNASAのチェイス機T-38Aとともにエドワーズ空軍基地上空に姿を現わしたコロンビア号。ギアダウンの様子がよくわかる。下２枚は着陸後の機首と尾部のクローズアップ。打ち上げ直後，関係者を慌てさせた耐熱タイルの欠落個所が確認いただけるだろうか

［左］3月31日，オーストラリア空軍60周年を記念するダイヤモンド・ジュビリーが，シドニーを中心に各地で開催された。左は60周年記念のスペシャル・マーキングを施したウィリアムタウン基地77Sqnのミラージュ IIIO。機体は全面白に塗られ，胴体，垂直尾翼，主翼には赤と紺の帯が入っている。写真はダイヤモンド・ジュビリー当日，シドニー湾上空を飛行するエシロン編隊を追ったもので，眼下には有名なオペラハウスやシドニー・ハーバー・ブリッジが見える。（John Horne）

Celebrating the 60th anniversary of Royal Australian Air Force, a fleet of Mirage III O from the 77 Sqdn based at Williamtown AB flew an echelon formation over Sydney on 31, March 1981. Note its special marking. (John Horne)

［上］写真はマクダネルダグラス社が米空軍に依頼して行なったF-18の天候試験の状況を伝えるもの。この装置はフロリダ州エグリン空軍基地の3246TWが運用するマッキンレー・クライマティック・ラボラトリーと呼ばれるもので，室内は＋125°Fから－65°Fまでの温度変化が自在。（MDC）

An F-18 in the McKinlay Climatic Laboratory operated by 3246TW at Eglin AFB. The laboratory temperature can be controlled from ＋125F to －65F. (MDC)

［上］こちらはニューヨーク州グリフィス空軍基地で行なわれたC-5Aの積雪地運用試験。去る2月，1週間に渡って行なわれたこの試験では積雪30～35cmの状態での運動性，運用性，整備性，エンジン性能などが調べられたが，結果はすべてにおいて良好だったという。（Lockheed）

A C-5A undergoing the arctic test at Griffith AFB, NY. Under the 35cm snow-pile condition the various test were repeated over a week period. (Lockheed)

［上］スペースシャトル成功は，このところやや沈滞気味だったアメリカ航空宇宙界にとって久びさの明るいニュースだったが，写真は大気圏突入時の機体表面の温度分布を示すもの。およそ32,000枚といわれるシリカ繊維から作られた耐熱タイルが，高温部では白く輝いている。

Heat distribution over the surface of orbitor upon entering into atmospheric sphere. The whitish portion of around 32,000 tiles show higher temperature.

［上］B.767初号機の水平尾翼の接合作業が進んでいる。写真手前はトーション・ボックスに接合されたところ。後方は内装が進む前部胴体。左からB.767初号機，静止テスト用機，ユナイテッド航空用の順である。（Boeing）

In foreground a first Boeing 767 is seen attached with its tortion box, while another one in back for United Airlines receives interior treatment. (Boeing)

[上]チームスピリット'81に参加のため，韓国へ向かう途中，嘉手納基地に立寄ったクラーク基地3TFW/26TFTASのF-5E(72-1389)。機体は26TFTAS飛行隊長機で，機首番号はシリアル・ナンバーと無関係の"26"，その横にはTFTASとCOMMANDERの文字が見える。
（新城 清）

F-5E(72-1389) from 26TFTAS/3TFW stopped over at Kadena AB, Okinawa, on its way to South Korea to participate the "Team Spirit '81" exercise. As marked, the aircraft belongs to the Commander of 26TFTAS based at Clark AB in the Philippines. The nose number is irrelevant to serial numbers. (K. Shinjyo)

[左・下]3月27日，横田基地へアレスティング・フックを出して緊急着陸を試みる51TFW/36TFSのF-4E(68-0329)。下はランウェイエンドから300mほどの所にセットされたワイヤに行き足を止めた同機。垂直尾翼には演習参加時のものと思われる白い数字が見える。
（日下清己）

Shown on the left and below are F-4E (68-0329) from 36TFS/51TFW coming down in an attempt to make an emergency landing at the runway of Yokota AB, Japan. Arresting hook is noted down and against which a wire had been fixed at the point 300m from the end of runway. The figures marked in white on its tail fin must have been an exercise numbering. Photos taken on 27 March 1981. (K. Kusaka)

[左]嘉手納基地のタキシーウェイを進む376SWのKC-135A(58-0023)。クルー乗降口の右側にはディエゴ・ガルシアを示す地図とカニの絵が見える。インド洋上，ディエゴ・ガルシアに最も近い位置に駐留するタンカー部隊として，この方面に何度となく展開した名残りだろう。
（新城 清）

[Left] KC-135(58-0023) from 376SW on the taxiway at Kadena AB. On the right of crew access door painted is a map showing the location of Diego Garcia and a crab, which depict its past deployment to the Indian Ocean. (K. Shinjyo)

[上] 3月28日, 横田基地を離陸する3TFW/1SOSのMC-130E(64-0565)。翼下増槽タンクに携行しているのは，ALQ-8と呼ばれるECMポッド。なお1SOSは1980年暮, 嘉手納基地18TFWからクラーク基地3TFW配下へ移動している。

[左・下]チームスピリットに参加したためか，3月から4月にかけて横田基地に米本土のANG部隊のC-130の飛来が相次いだ。左はオクラホマANG137TAW/185TASのC-130H(78-0810)。下はワイオミングANG 153TAG/187TASのC-130B (59-5957)。

[Top] MC-130E(64-0565) from 1SOS/3TFW takes off from the runway of Yokota AB. Note the ALQ-8 ECM pod carried under the wing. 1SOS was transferred last year-end from Kadena to Clark AB, P. I.
[Left & Below] On their way to "Team Spirit '81" a fleet of C-130s visited Yokota AB. Shown in the left is C-130H from 185TAS/137TAW Oklahoma ANG and below is from 187TAS/153TAG Wyoming ANG.

陸上自衛隊北宇都宮駐屯地

撮影・佐藤光宏

(Photo—H. Hayashi)

春の便りとともに今年も自衛隊基地祭のシーズンがやってきた。今月からこの国内ニュースで，各地の基地祭の模様をお知らせしよう。まず最初は，4月から5月にかけて行なわれた関東周辺の陸上自衛隊駐屯地の様子。

このページは4月29日に行なわれた北宇都宮駐屯地の公開の模様。当日，目を引いたのは蜂のマーキングを施した「スカイ・ホーネット」。なかなか派手ないでたちである。このほかTH-55Jによるヘリダンス（今年のテーマは鉄腕アトム）や，数少なくなったKH-4も展示されファンを喜ばせた。

陸上自衛隊立川駐屯地

5月2日、東京都下立川市の立川駐屯地が一般に公開された。あいにくの曇り空だったが、HU-1B/Hによる空挺降下や災害救助のほか、宇都宮分校の「スカイ・ホーネット」やFA-200による飛行展示が行なわれた。

下2枚は4月19日の静岡県滝ヶ原駐屯地祭の模様。左は迷彩塗装のHU-1H。下はつめかけた観衆の前をパレードするジープとヘリコプタ群。

陸上自衛隊滝ヶ原駐屯地

5月5日(子供の日)

MCAS IWAKUNI フレンドシップデー

撮影・本誌

5月5日の子供の日，恒例の「岩国フレンドシップデー」が行なわれ，一般に公開された。今年はブルーインパルスの展示飛行はなかったものの，米空軍からC-5やC-141といった大型機が参加，また海兵隊のAV-8Aのデモンストレーションや HH-46Aによるパラシュート降下などが行なわれた。また今年2月，岩国に初配備された海兵隊の新FAC機，OA-4Mが地上展示され，ファンを喜ばせた。自衛隊からの参加機は次のとおり。F-104J，F-1，T-33A，MU-2S，F-4EJ，V-107，OH-6D，P-2J，S2F-1，HSS-2，B-65。

この3枚は岩国基地のHH-46Aを使用して行なわれたデモンストレーションの模様。左下は岩国基地パラシュートクラブのスカイダイビング。右下は海兵隊リコンチーム。

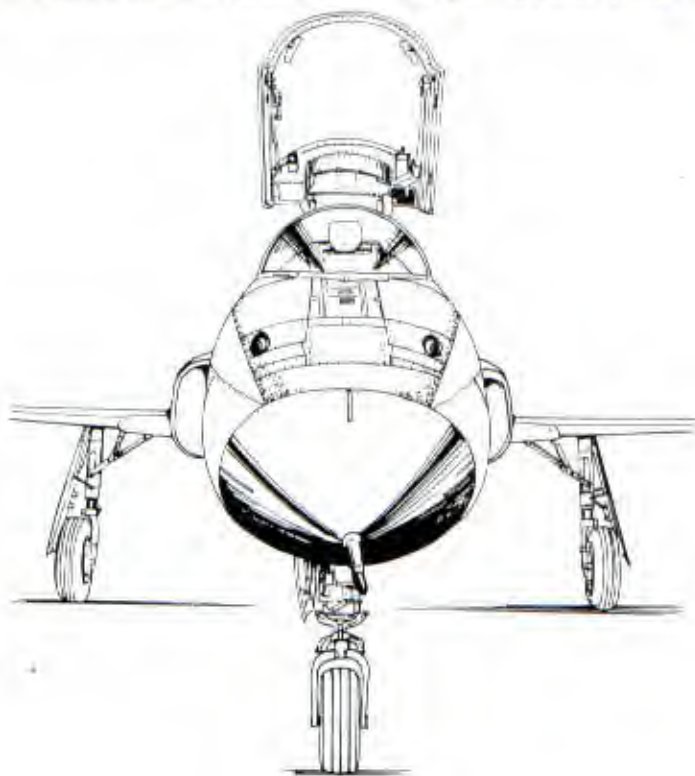
MODELLING

MANUAL

Northrop F-5E Tigar II

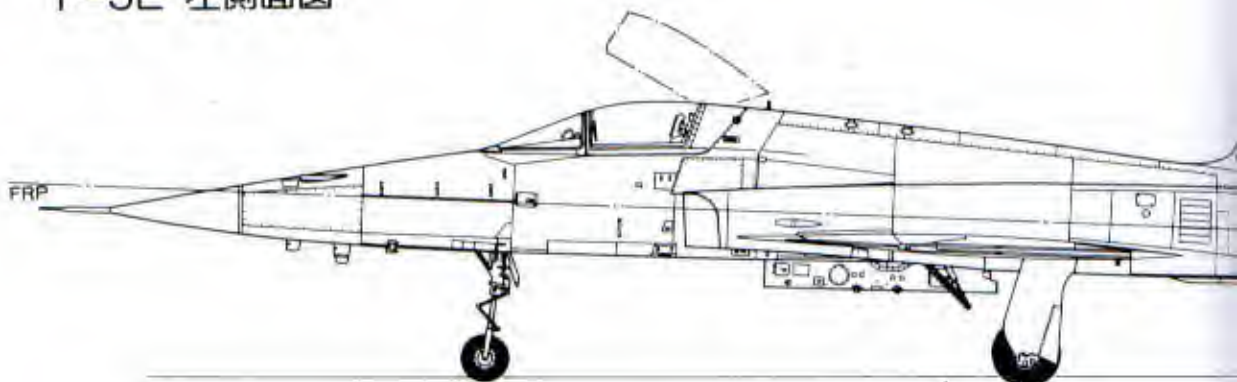
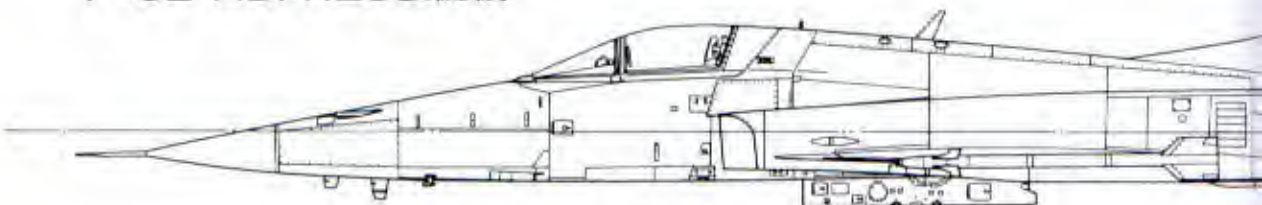
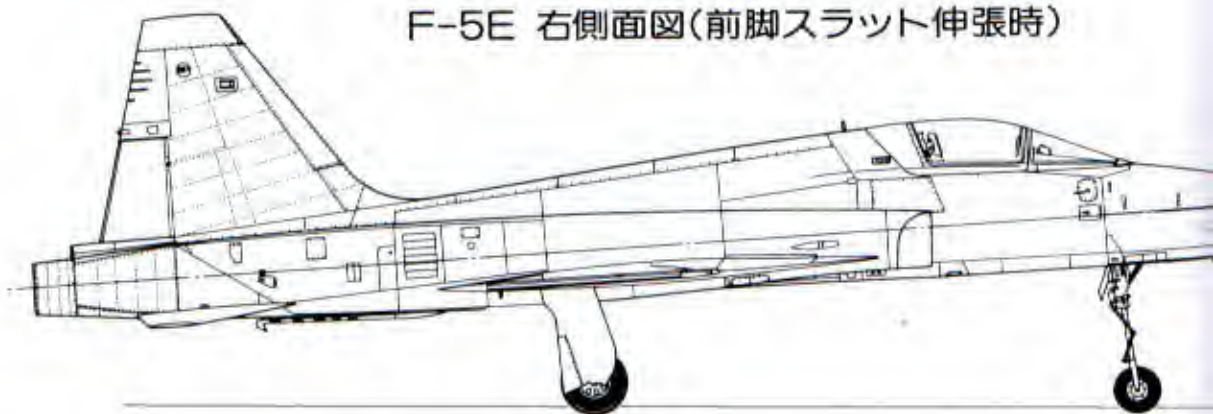
ノースロップF-5E タイガーII

解説/宮本　勲，石川潤一
イラスト/鈴木幸雄，桜井定和，野崎慎吾

ノースロップF-5EタイガーIIは，対外援助用の軽戦闘機として開発された機体で，そのルーツをたどると1957年に完成したN-156Fに行きつく。F-5Aフリーダムファイターをほぼそのまま踏襲したエアフレームに，レーダ火器管制装置を搭載したF-5Eは，「古い皮袋に新しい酒」のイメージを感じさせなくもないが，MiG-21に勝てる手軽な超音速戦闘機として西側陣営17カ国で使用されている。また，MiG-21に対抗できることを意図して作られた機体だけに仮想MiG-21のシミュレーターには絶好で，アメリカでは空軍，海軍ともDACT(DACM)の相手として「自軍の中の敵」役を務めているのは開発意図が生んだ副次的効果と言ってよい。ここではさまざまなプロフィールを持つF-5Eをイラストを主体に見てゆこう。空戦訓練における敵味方識別能力向上のためのユニークな"Dissimilor Color"に身を包んだアグレッサーズなど，本機に対するモデラーの興味は尽きないはずである。

全体解説

F-5Eタイガー IIの主要な寸法は全長48ft 2in/14.68m，全幅26ft8in/8.13m（主翼端のランチャー・レールを含む），全高13ft4in/4.60mとなっており，F-5Aとの比較では，全長は15in，全幅は17in延長されている。これはエンジンの換装にともない中央胴体がより太く長くなったためで，構造上の変化は外観以上に大きく，キャノピーから垂直尾翼基部までつながるドーサル・スパインは胴体の一次構造を形成する。同様に機体の重量増大に対応して主翼面積を増加させるため，主翼の弦長を17in拡大しており，翼面積はF-5Eの15.8㎡から約11％増加して17.5㎡となった。なおLERXと外翼の関係を同じに保つため，張り出しは2段に後退角が変化した形になっている。

エリア・ルールの適用によりコカコーラのビン状のアウトラインを形成するF-5Eの胴体は，構造的には前胴，中胴および後胴の3部分から構成され，前胴と後胴はF-5Aと共通である。F-5Eの搭載エンジンJ85-GE-21は，F-5AのJ85-GE-13と直径は同じだが，パワー・アップにともない空気流量が増大しており，これに対応してE型では中央胴体が左右に拡げられ，空気取入口が前進するとともに面積も大きくなった（長さも15in延長されている）。コクピットを覆うキャノピーはワンピースのクラムシェル型で，カウンター・バランスを組込んだマニュアル操作式である。前方風防は厚さ0.60inのストレッチド・アクリル製で，350ktで飛行中に4lbの鳥との衝突に耐える強度を持つ。胴体中央部下面には左右2枚に分かれたスピードブレーキがあり，最大45度まで開くが，胴下パイロンに兵装を搭載した状態では30度に制限される。なお，スピード

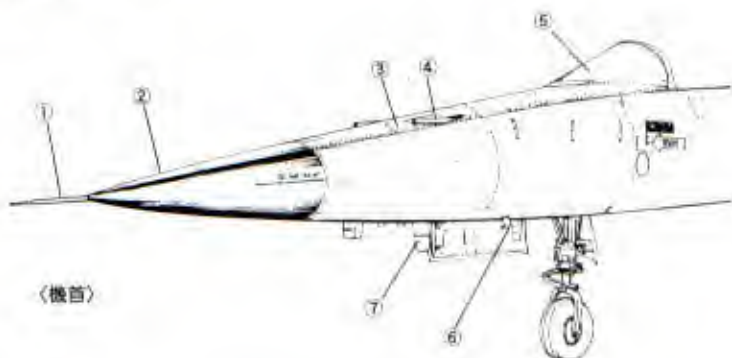
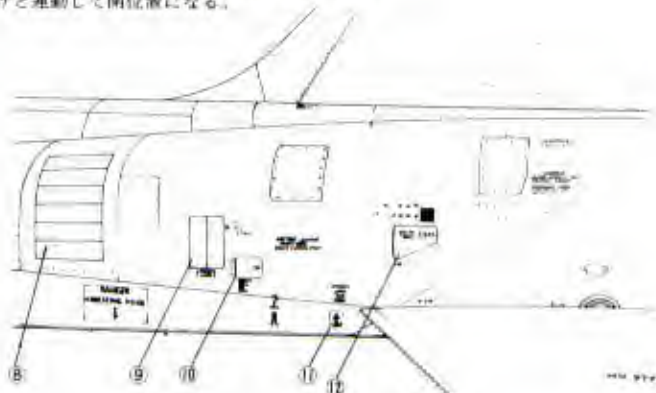
F-5E 左側面図

F-5E ADF/ILS装備機

F-5E 右側面図（前脚スラット伸張時）

ブレーキにはスタビレータと連動して機首上げを補正，トリム変化を防止する機構が組込まれている。

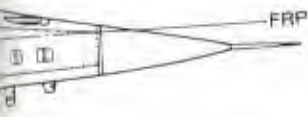
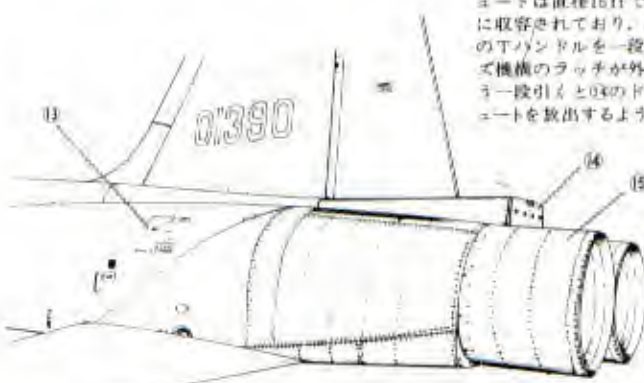
F-5Eの仕様は搭載装備の違いを含めて基本型のほか5種類に分かれるが，そのうちシリアル・ナンバー73-0933/-0999および，74-1362/-1444までの機体はマーチンベーカー Mk.I RQ7A射出座席と慣性航法装置を装備するとともに，空対空モードを有するAN/ARN-64Tacanを搭載している。またオプション装備としてVOR受信機，LF-ADF，ILS，空中給油プローブなどがあり，VOR装備機（サウジアラビア向け）はフィンチップ，LF-ADF装備機（ブラジルほか）は追加したドーサル・フィンに受信アンテナを取付けている。2番目の図はADFとILS受信アンテナを装備した機体を示す。

★胴体左側★

①ピトー管，②レドーム，③機関砲ガス・ディフレクタ・ドア（射撃時に開く），④M-39A3 20㎜機関砲，⑤防氷式前方風防，⑥AN/APX-72IFF/SIFアンテナ，⑦全温度センサー・プローブ，⑧補助インテーク・ドア，⑨消火用アクセス，⑩外部電源接続口，⑪ジャッキ・パッド取付け部，⑫エンジン・オイル補給口，⑬機尾取付けボルト・アクセス，⑭ドラッグシュート室，⑮テイルパイプ。

〈機首〉

〈補助インテーク〉

⑧のルーバー状補助インテーク・ドアは地上および低速域における空気取入口の効率低下を補なうもので，機速235±5kt以下では開き，255±10ktに達すると閉じる。開閉はCADCの速度信号によって自動的に行なわれ，着陸時には脚下げと連動して開位置になる。

〈尾部〉

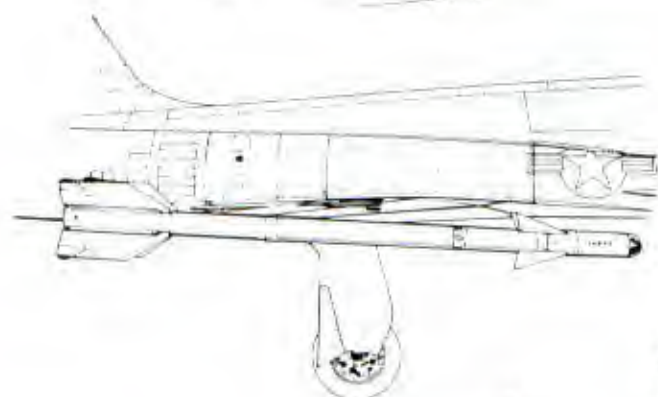
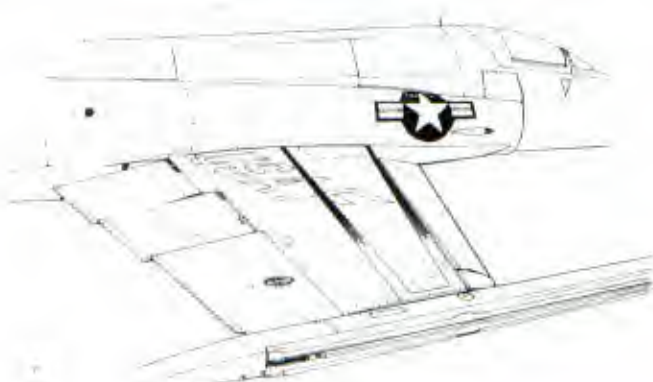
リング・スロット型のドラッグシュートは直径16ftで，ラダー基部に収容されており，計器盤右前方のTハンドルを一段引くとリリース機構のラッチが外れ，さらにもう一段引くと⑭のドアが開いてシュートを放出するようになっている。

F-5E平面

F-5EタイガーIIの系列は単座戦闘機E型と，複座練習機F型に大別されるほか，同じE型でも搭載装備の違いによって基本仕様以下5種類に分けられる。その中にはカメラを収容した機首を持つF-5E偵察型もあり，これはノースロップが独自に開発したRF-5Eとは全く別の機体である。F-5Fは機首を1.08m延長した複座の転換訓練兼実戦型で，デュアル・コントロール装置を持つAN/APQ-159レーダを装備するほかM-39A3機関砲は右側1門だけとなっている点が異なる。

主翼・中央胴体

F-5Eの操縦系統は全遊動式スタビレーター，エルロン，ラダーならびにSAS(安定増強装置)から構成され，3舵とも操縦/ユティリティ両系統から油圧の供給を受けるデュアル作動筒によって操作される。

横操縦にはエルロンを使用するが，高速飛行中に大きな舵角で急激な横転を行なうとロール・カップリングによる大きな横滑りを生じる危険性があるため，脚の上げ下げと連動するエルロン・リミッターを装備して高速時のエルロン作動角を制限している。エルロンは通常，上げ35度，下げ25度の範囲で作動するが，離陸後は脚上げと連動するエルロン・リミッターがエンゲージされてトラベル量を半減させる。

フラップは高揚力装置としてだけでなく空戦時にはマニューバー・フラップとして使用できるもので，前縁はほぼ全スパンにわたるが，後縁はエルロンを設ける必要からスパンの約50%にとどまっている。フラップの作動形態には上げ，巡航（CR)，機動(M）およびフルの4位置があって，フラップ・レバーのほか，内側スロットルのサム・スイッチでも操作できる。

★主翼/中央胴体★
①ポジション・ライト，②LERX，③後縁フラップ，④エルロン，⑤ポジション・ライト，⑥レール・ランチャー，⑦前縁フラップ，⑧翼下パイロン，⑨主脚ドア。

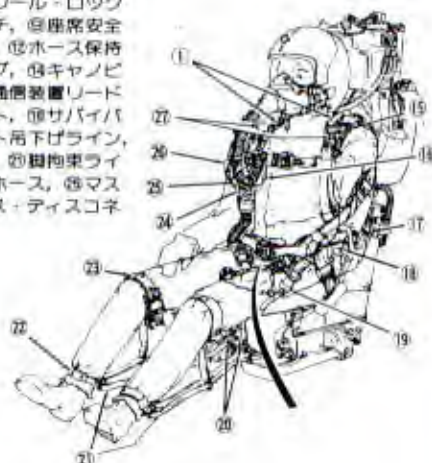
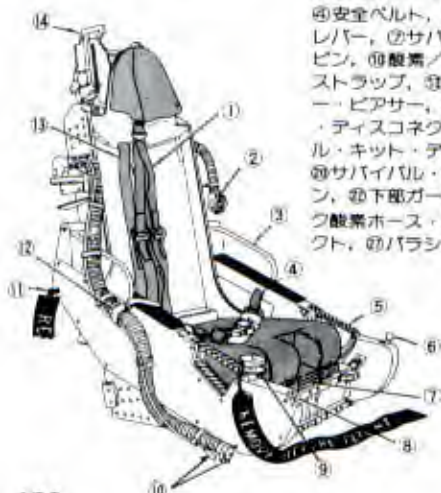
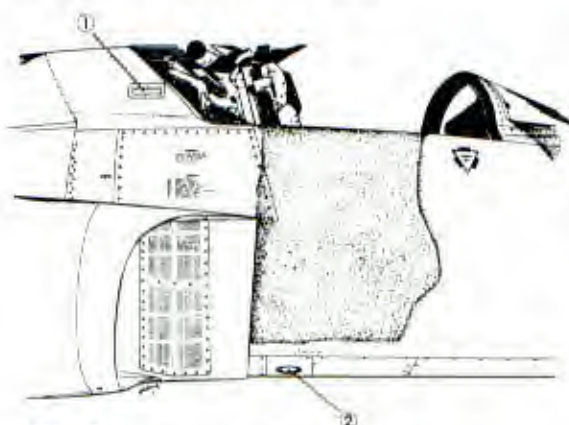
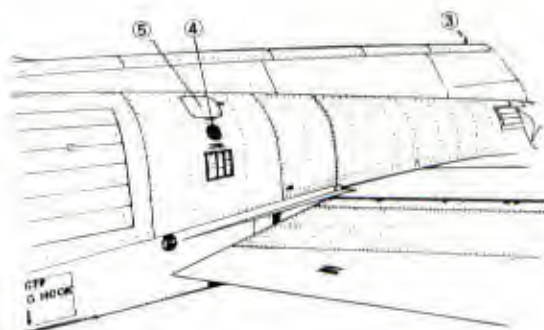
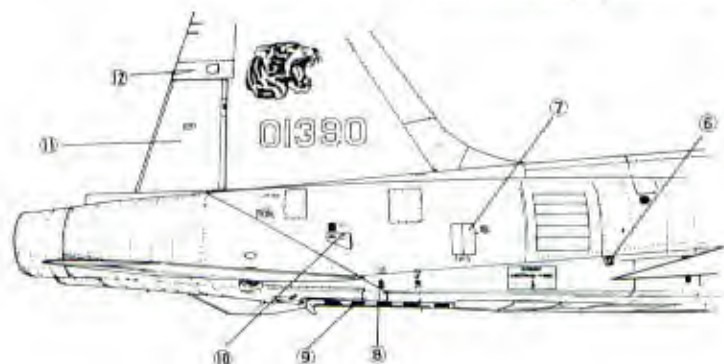
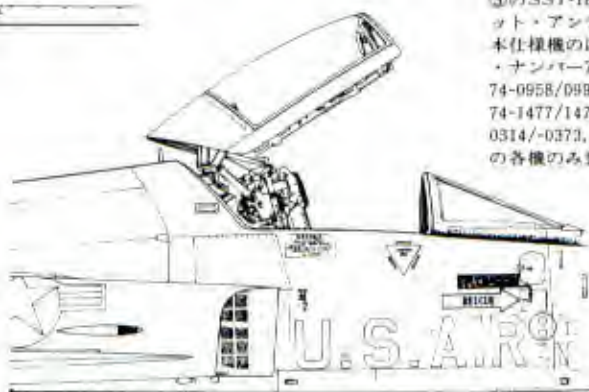
内部構造／射出座席

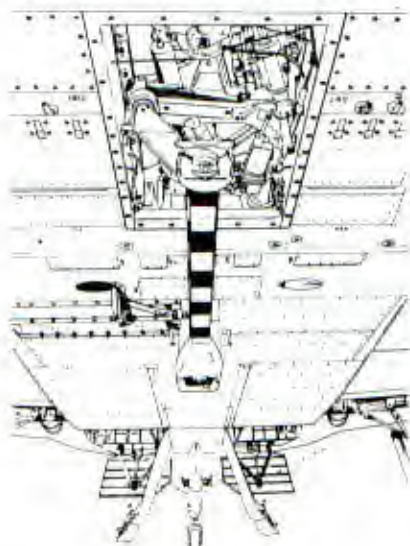
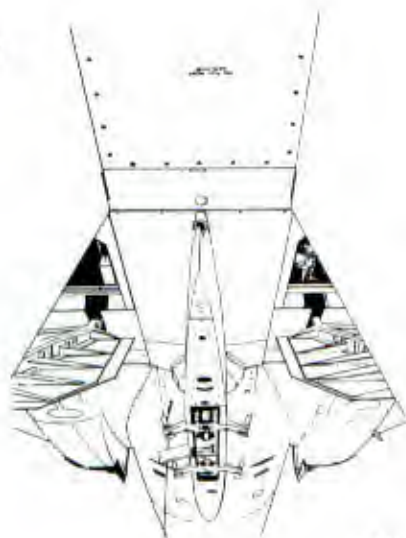
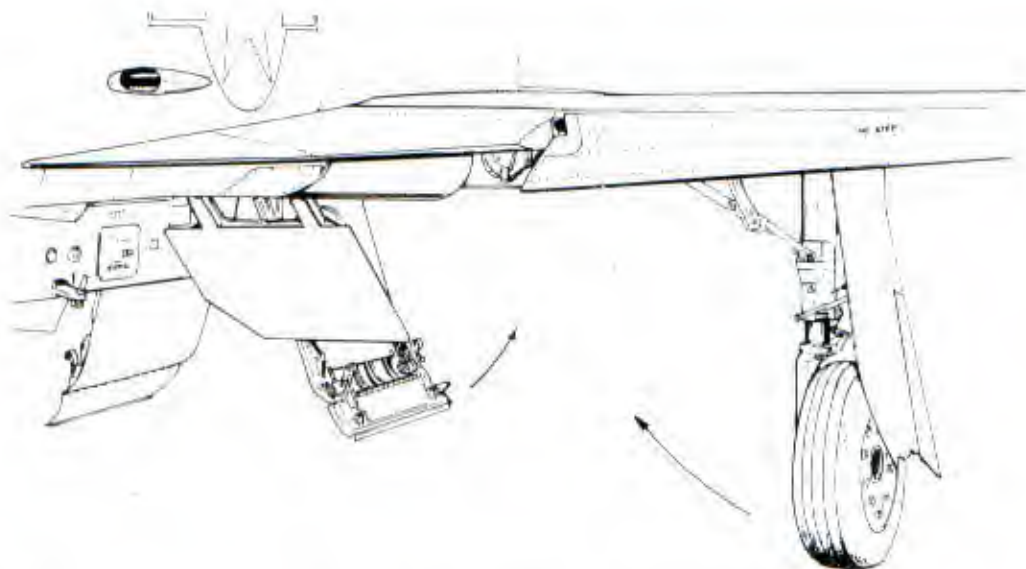
〈偵察型機首〉

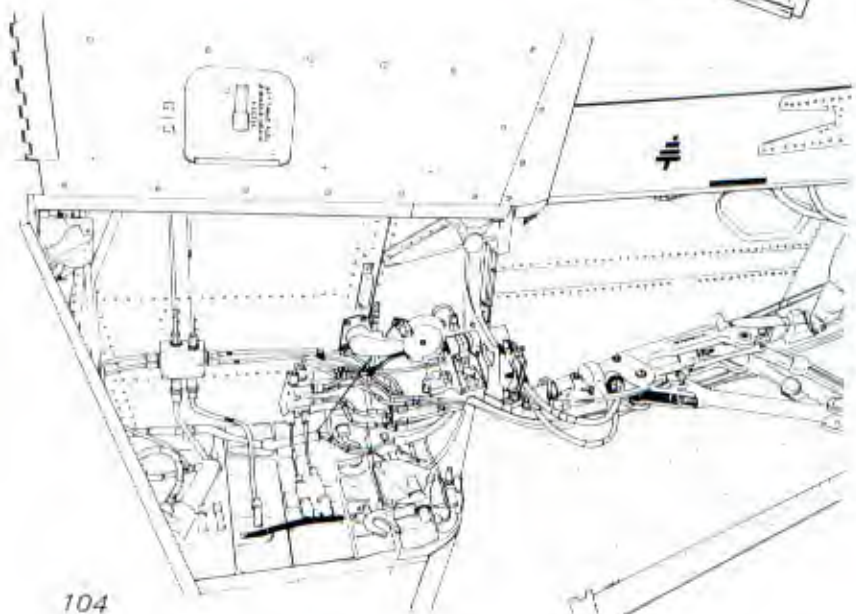
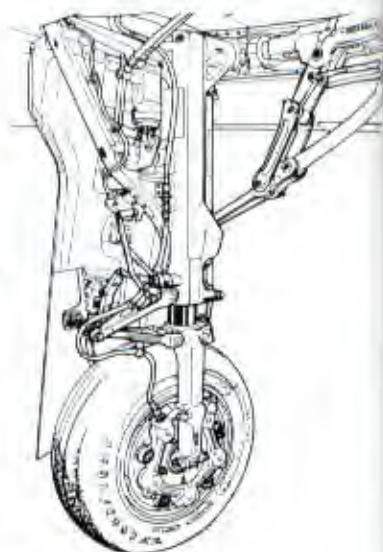
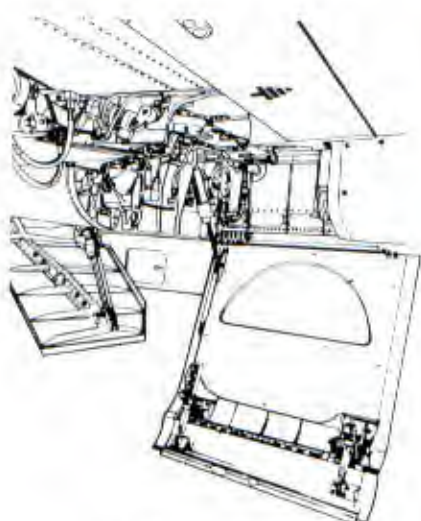
①ピトー管，②レドーム，③レーダ・アンテナ，④バッテリー，⑤電気室，⑥20㎜M-39機関砲，⑦AOAベーン・トランスミッター，⑧光学照準器，⑨サイト・カメラ，⑩射出座席，⑪電気室，⑫内舷パイロン，⑬外舷パイロン，⑭前縁フラップ，⑮ランチャー・レール，⑯ポジション・ライト(両翼上下面)，⑰編隊灯(T.O.1F-5-736改修機のみ)，⑱スカイスポット・アンテナ，⑲エルロン，⑳後縁フラップ，㉑油圧リザーバ，㉒水平安定板，㉓回転ビーコン灯(両舷)，㉔ポジション・ライト(両舷)，㉕垂直安定板，㉖VHFアンテナ，㉗Tacanアンテナ，㉘IFFアンテナ，㉙燃料ベント，㉚ラダー，㉛ドラッグシュート室，㉜J85-GE-21エンジン，㉝エンジン・オイル・リザーバ，㉞外部電源接続口，㉟補助インテーク・ドア(両舷)，㊱右舷燃料系統セル，㊲左舷燃料系統セル，㊳ポジション・ライト(両舷)，㊴編隊灯(両舷)，㊵エンジン空気取入口，㊶LOXコンバータ，㊷胴下パイロン，㊸全温度センサー・プローブ，㊹UHF/IFFアンテナ，㊺Tacanアンテナ，㊻エンジン・スタータ空気取入口，㊼アレスティングフック，㊽スピードブレーキ，㊾着陸／滑走灯，㊿インターフォン接続口，(51)胴体灯，(52)カメラ窓（計5ヵ所)，(53)KS-121Aカメラ。

〈射出座席〉

F-5Eの射出座席にはノースロップ製とマーチンベーカーMk.1RQ7Aの2種類あって，1974会計年度までの発注分からシリアル・ナンバー73-0933/-0990および，74-01360/-01444はマーチン・ベーカー製を，これ以外の機体はノースロップ製を装備している。マーチンベーカーMk.1RQ7Aはゼロ・ゼロ式だが，一方のノースロップ製はゼロ高度脱出の場合，ゼロ秒パラシュートを使用しても120ktの前進速度を必要とし，射出時の操作手順もやや異なる。

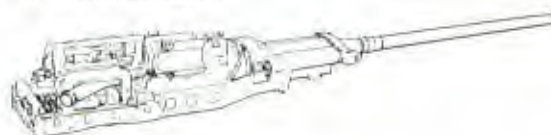
①ショルダー・ハーネス，②耐G服ホース，③エルボー・ガード，④安全ベルト，⑤ハンド・グリップ，⑥イナーシャリール・ロックレバー，⑦サバイバル・キット，⑧座席調節スイッチ，⑨座席安全ピン，⑩酸素／通信装置リード，⑪地上用安全ピン，⑫ホース保持ストラップ，⑬マン・シートセパレータ・ストラップ，⑭キャノピー・ピアサー，⑮パラシュート・リップコード，⑯通信装置リード・ディスコネクト，⑰耐G服ホース・ディスコネクト，⑱サバイバル・キット・ディスコネクト，⑲サバイバル・キット吊下げライン，⑳サバイバル・キット・ホールドダウンストラップ，㉑脚拘束ライン，㉒下部ガーター，㉓上部ガーター，㉔酸素供給ホース，㉕マスク酸素ホース・ディスコネクト，㉖非常用酸素ホース・ディスコネクト，㉗パラシュート・ライザー。

胴体右側／下面

★胴体右側★
①編隊灯，②胴体灯，③SST-181Xスカイスポット・アンテナ，④操縦油圧系統リザーバ・レベル計，⑤操縦油圧系統リザーバ補給口，⑥フラップ・マーカー，⑦消火器アクセス，⑧ジャッキ・パッド取付け部，⑨アレスティングフック，⑩エンジン・オイル補給口，⑪ラダー，⑫尾灯。

③のSST-181Xスカイスポット・アンテナはF-5E基本仕様機のほか，シリアル・ナンバー73-1641，-1645 74-0958/0997,74-1473/1475，74-1477/1479，74-1483，75-0314/-0373，74-1505/1575の各機のみ装備している。

J85-GE-21エンジンの直径はF-5Aが装備するJ85-GE-13と同じだが，パワ・アップにともない空気流量が44 lb/secから19%増加して52.5 lb/secとなっており，空気取入口が前進するとともに面積も拡大された。

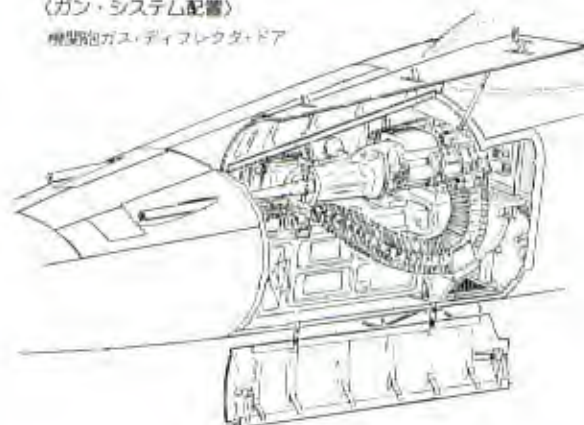
〈下部後方〉

〈下面前方〉

〈降着装置〉

降着装置は前脚と主脚から成る３車輪式で、タイヤのサイズは前車輪が18×6.5-8、主輪は22×8-15、限界速度は217ktである。脚は電気制御の油圧作動方式で、脚上げには９秒、脚下げには６秒を要する。前脚は離陸性能を向上させるための延長機構を持つ２ポジション式を採用しており、これはCF-5/NF-5からそのまま流用された。２ポジション前脚は離陸時にストラットを13in伸ばして機体の迎え角を増し、離陸距離の短縮を図るもので、離陸距離を20%短縮できるという。

脚の上げ下げはユティリティ系統の油圧で行なわれるほか、油圧系統の故障に備えて非常脚下げ用Ｄハンドルがあり、手動でロックを解除すれば重力と風圧によって脚下げおよびダウンロックを行なえる。強度的には燃料3,700lb、クリーン状態において600ft/minの沈下速度に耐える。脚ドアは２枚に分割されており、地上係留時の作動油圧ゼロの状態では開位置となる。

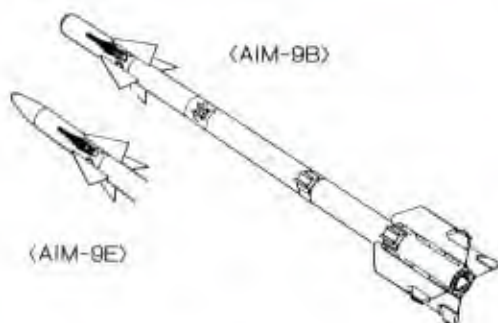
〈搭載兵装〉

F-5Eは機首上面に20mm M-39A3機関砲2門を固定装備するほか、主翼端のレール・ランチャーにAIM-9サイドワインダーAAMを各1発搭載できる。さらに主翼下面各2ヵ所および胴下中央の計5ヵ所のパイロンに各種の爆弾やロケット弾などの地上攻撃兵装を搭載でき、胴下パイロンにMER-5Eラックを装着することにより重量500ポンド級のMk.82GP爆弾なら最大7発まで搭載可能である。対地攻撃兵装は通常爆弾、誘導爆弾、ナパーム弾、クラスター爆弾、ロケット・ランチャー、フレア・ディスペンサーに分類され、これに訓練用ディスペンサーが加わる。現在、オーソライズされている各種兵装および訓練用装備のリストを下に示すが、これら外部装備の搭載には各種の制限事項があり、無制限に組合わせられるわけではないことに留意して欲しい。

兵装	TIP	OUTBD	INBD	CL	INBD	OUTBD	TIP	
AIM-9B/9E/9J空対空ミサイル	●						●	①
Mk.82GP爆弾		●	●	●	●	●		②
Mk.82スネークアイ爆弾		●	●	●	●	●		③
Mk.36デストラクター		●	●	●	●	●		
Mk.84LD爆弾				●				
GBU-12/B,A/B誘導爆弾		●	●		●	●		
M129リーフレット散布爆弾		●	●	●	●	●		
CBU-24B/B		●	●	●	●	●		
CBU-49B/B		●	●	●	●	●		
CBU-52B/B		●	●	●	●	●		
CBU-58/B		●	●	●	●	●		
CBU-71/B		●	●	●	●	●		
BLU-1/B,B/B,C/B		●		●		●		
BLU-27/B,A/B,B/B,C/B		●		●		●		④
BLU-32A/B,B/B,C/B		●		●		●		
LAU-3/A,A/A,B/A		●	●		●	●		⑤
LAU-60/A		●	●		●	●		
LAU-68A/A,D/A,E/A		●				●		
150Gal.増槽			●	●	●			
275Gal.増槽			●	●	●			
訓練用兵装	**TIP**	**OUTBD**	**INBD**	**CL**	**INBD**	**OUTBD**	**TIP**	
AIM-9キャプティブ・ミサイル	●						●	
TDU-11/Bターゲット・ロケット							●	⑥
SUU-20/A(M)A/A,B/A				●				⑦
RMU-10/Aトウ・リール・ポッド				●				
TDU-10/Bダート・ターゲット						●		

〈M-39A3 20mm機関砲〉

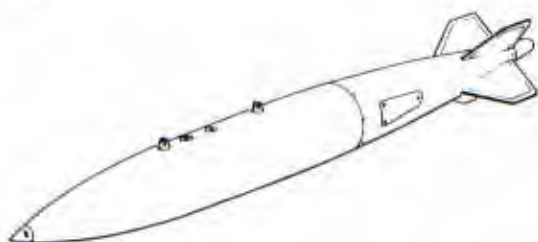
〈ガン・システム配置〉

〈ガン・システム〉

F-5Eは機首上面にM-39A3 20mm機関砲を2門装備している。M-39A3はM-61バルカン砲と共通の電気雷管方式のM50シリーズの20mm弾を毎分1,500発の速度で発射でき、最大射程7,500ft、有効射程は3,500ft、初速は3,250ft/secと言われる。携行弾薬数は1門あたり280発で、機関砲前下方の弾薬箱からベルトにより給弾される。各砲身の前方には発射ガスを逃がす油圧作動式のディフレクタ・ドア、前脚収容部両側にはガスパージ・ドアがあり、トリガーを引くとまずこのドアが開き、次いで射撃が始まる。リンクは機内に回収されるが、打殻薬莢はシュートを通じて機外に排出するため、機関砲搭載位置が機首にあることと相まって射撃による重心位置の移動が大きく、また機外兵装を搭載した状態では射撃に制限をともなう。

1

★AIM-9B/E/Jサイドワインダー AAM

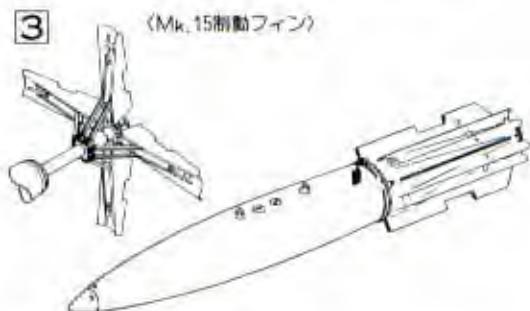
F-5Eが運用できる唯一のミサイルで，AIM-9B，9Eおよび9Jの3種類あり，いずれも主翼端のレール・ランチャーに1発ずつ搭載できる。ミサイルは誘導・制御，弾頭，信管およびロケット・モーターの4セクションから成り，ロケット・モーター部分にある3ヵ所のハンガーでランチャーに取付けられる。同様に訓練用のキャプティブ・ミサイルも搭載可能である。

〈寸法〉 AIM-9B 112in×5in，スパン22in
AIM-9E 118in×5in，スパン22in

2

★Mk.82GP爆弾（重量531lb）

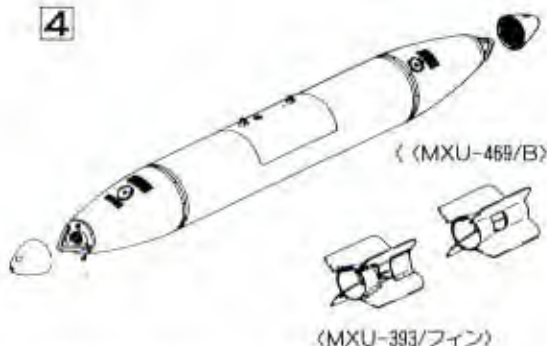
フラグメンテーション効果を狙ったGP爆弾で，炸薬量は実重量の36～40%と比較的多く，信管は頭部と尾部の2ヵ所にある。サスペンション・ラグ間隔は14in。

〈寸法〉 66in×10in，フィン幅15in

3

★Mk.82GP(SE)爆弾（重量570lb）

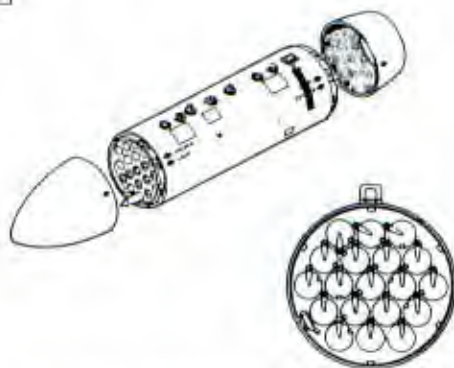
高速機からの低高度投下用にMk.82LD爆弾にMk.15シリーズの制動フィンを取付けたもので，LD型との識別のためMk.82スネークアイI(SE)と呼ぶ。制動フィンはMk15Mod.0/1/2/3/3A/4の6種類あり，投下後フィン・リリース機構が作動して4枚のドラッグプレートが広がり減速効果を発揮する。サスペンション・ラグは間隔14in。

〈寸法〉 90in×11in

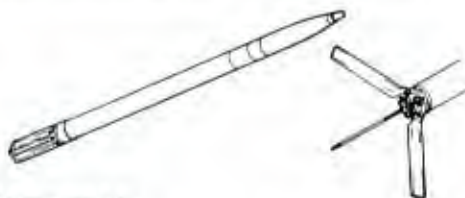
4

★BLU-1およびBLU-27/Bシリーズ火焔爆弾

BLU-1/B，B/B，C/BおよびBLU-27/B，A/B，B/B，C/B火焔爆弾は通称ナパーム弾と呼ばれるもので，弾体構造の違いによりBLU-1シリーズとBLU-27シリーズの2種類に分かれ，サスペンション・ラグの間隔はいずれも14in。投下後の安定を増すため，エンド・キャップの代わりに長さ14inのフィンを取付けることもある。

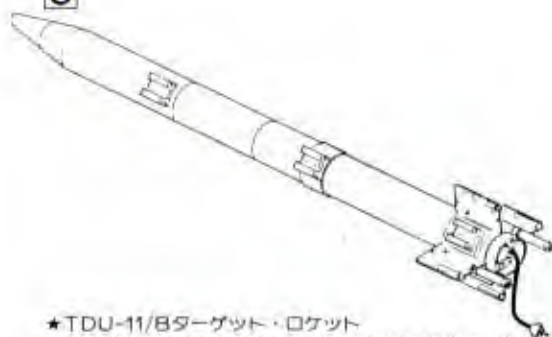
〈寸法〉 130in×19in（フィンなし）
144in×24in（フィン付き）

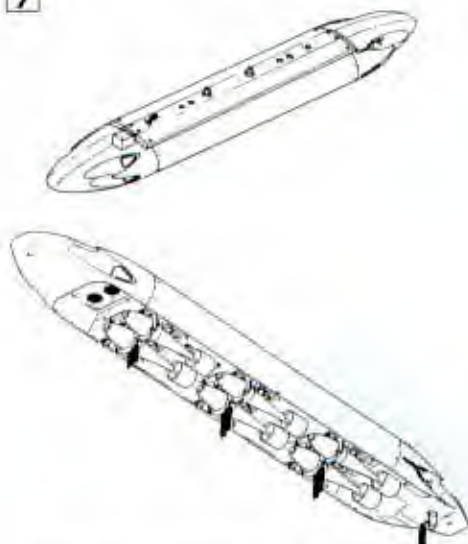
5

★LAU-3/AシリーズおよびLAU-60/A ロケット・ランチャー

2.75inFFARを19発収めたロケット・ランチャーで，前後のフェアリングはFFAR発射時の衝撃により飛散する。シングル，ペア発射のほか，連続発射の各モードを選択可能，サスペンション・ラグは間隔14in，重量はランチャーのみで74lb，ロケット弾搭載状態では469lb前後になる（使用弾頭により変化する）。LAU-60/Aは安全装置が異なるほかは基本的にLAU-3/Aシリーズと同一である。

〈寸法〉 53in×16in（前方フェアリング取付け時は87in）

★2.75in FFAR

Mk.4もしくはMk.40モーターに Mk.1/Mk.5/M151/M156またはWDU-4弾頭を付けた空対空および空対地攻撃用ロケット弾で，尾部に折りたたみ式のフィンを持ち，LAU-3/AシリーズもしくはLAU-60/Aランチャー・ポッドに収めて搭載される。弾頭と信管はミッションに応じて選択するため，重量および全長は一定でない。

6

★TDU-11/Bターゲット・ロケット
5inHVARを改造したAIM-9ミサイル用の自己標的で，左翼端のランチャーにのみ搭載可能。IR追尾を容易にするため，フィンの後部2ヵ所にトラッキング・フレアを取付けてある。
〈寸法〉78in×5in，フィン幅15in

7

★SUU-20シリーズ爆弾/ロケット弾ディスペンサー
爆弾，ロケット弾コンビネーション式の兵装投下/発射訓練用ディスペンサーで，BDU-33シリーズもしくはMk.106訓練弾6発と2.75inFFAR4発を搭載できる。投下用カートリッジ・ホルダーおよび安全装置の違いにより，SUU-20/A(M)，A/A，B/Aの3種類に分けられ，それぞれ重量が若干異なる。サスペンション・ラグは14inのほか，30inラグのプロビジョンがある。
〈寸法〉122in×20in

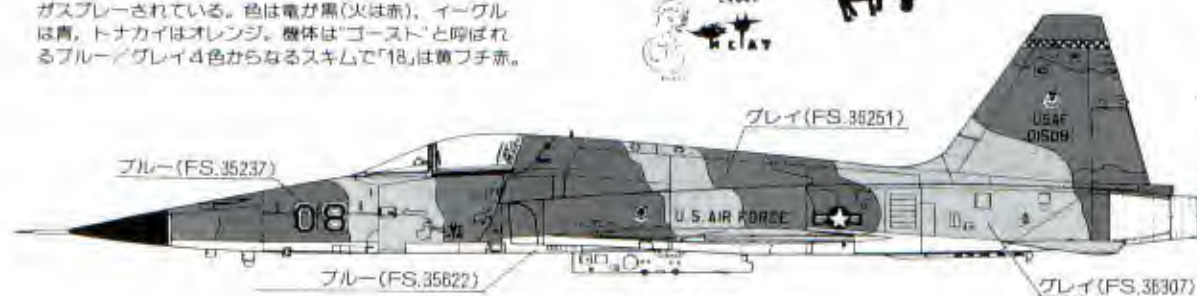
★BDU-33シリーズ訓練弾(重量24lb)
ティアドロップ型の弾体にフィンを取付けた重量24lbの訓練弾で，SUU-20シリーズのディスペンサーに6発搭載可能。サスペンション・ラグは，SUU-20への搭載時には取外される。BDU-33/Bはシュラウド型フィン，33A/BおよびB/Bはコニカル・フィン付き。
〈寸法〉23in×4in

★Mk.106訓練弾(重量5lb)
SUU-20シリーズのディスペンサーに搭載する重量5lbの訓練弾。円筒形の弾体にボックス型フィンを取付けてある。
〈寸法〉19in×4in

★主翼端ランチャー
左右の主翼端に取付けるサイドワインダー搭載用のランチャー・レールで，前後2本のボルトにより着脱可能だが，空中では投棄できない。AIM-9B/E/Jのほか，TDU-11/Bターゲット・ロケット搭載用プロビジョンとして左側にのみロケットのイグナイター・ケーブル・クランプと電気系統の接続口がある。
〈寸法〉108in×5in，重量49lb

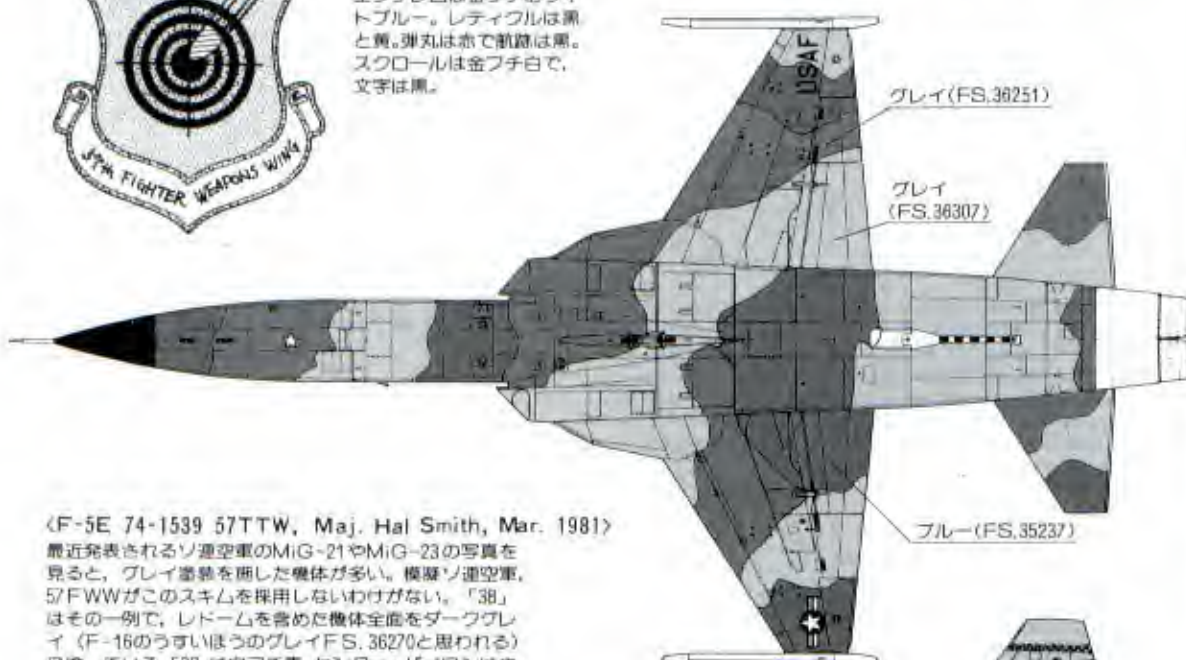
塗装／マーキング

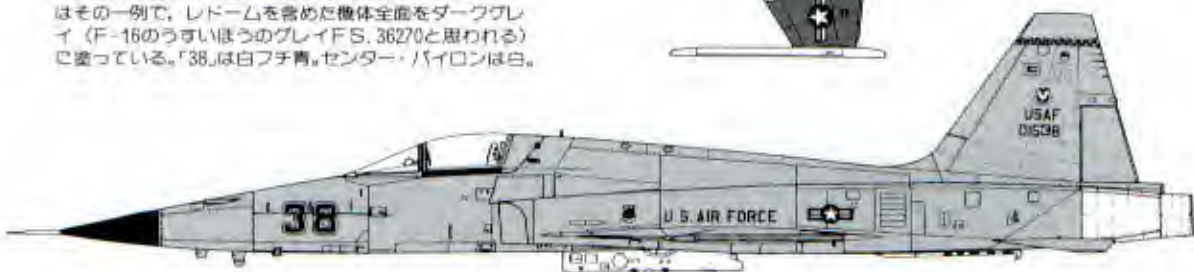
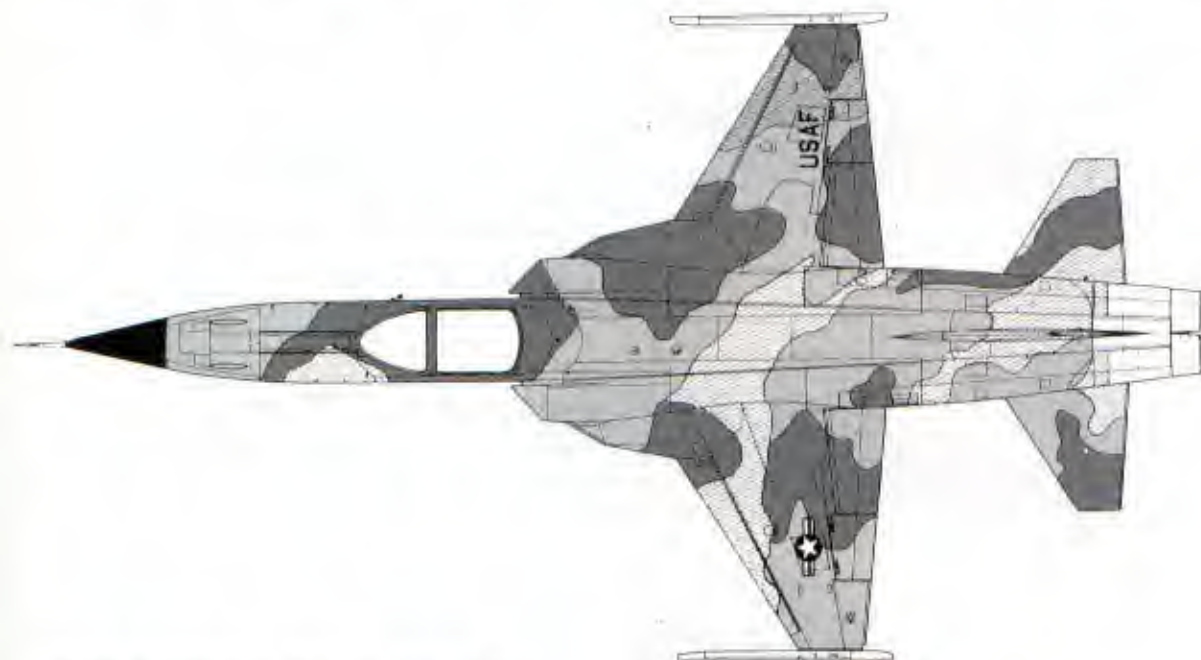
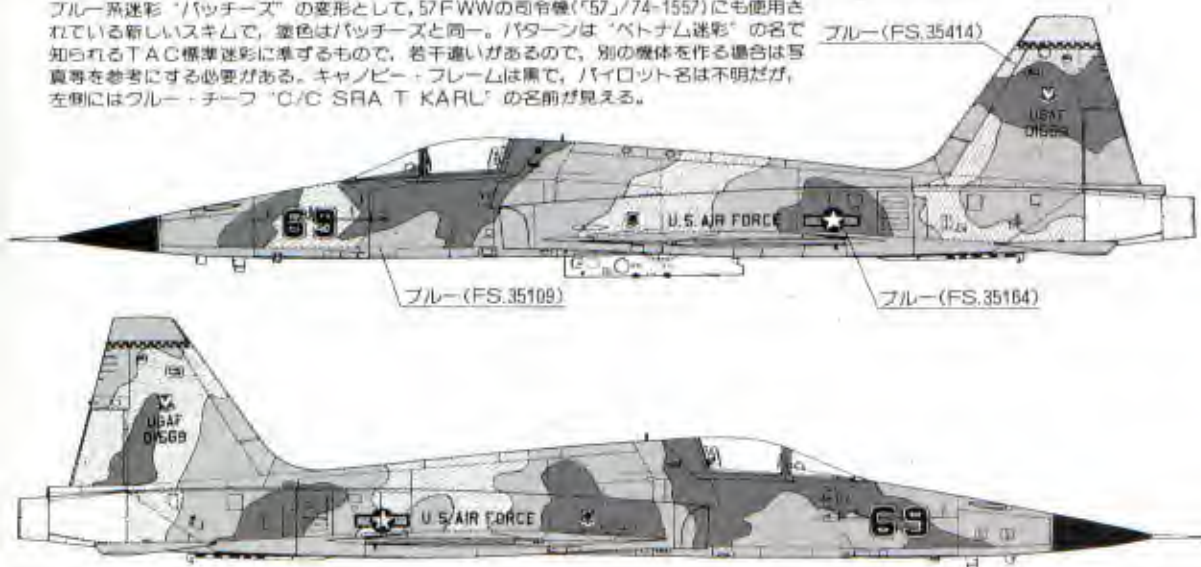
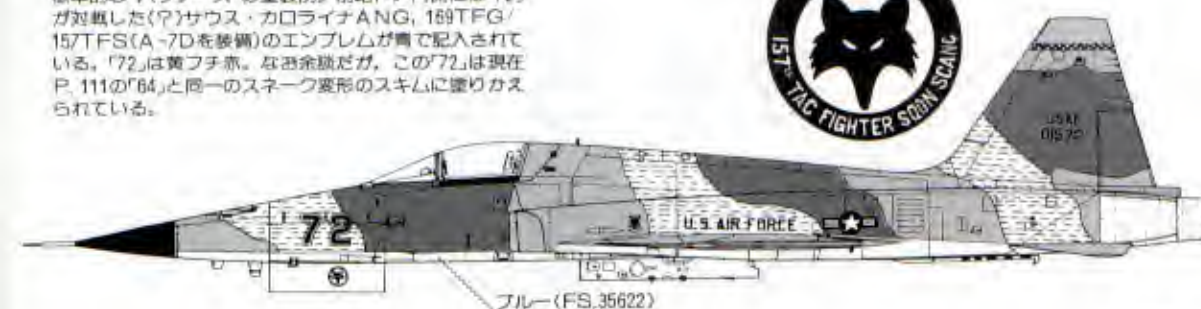
〈F-5E 74-1518 57FWW, Capt. Nenny Pfeil June 1980〉

57FWWのアグレッサーズには，DACTの対戦を記念するマーク（ザップ・マークと呼ぶらしい）を記入する例が多いが，この「18」もその例にもれず，機首左側面に"火を吹く竜"，"イーグル・ミート"，"トナカイ" の3種がスプレーされている。色は竜が黒(火は赤)，イーグルは青，トナカイはオレンジ。機体は"ゴースト"と呼ばれるブルー／グレイ4色からなるスキムで「18」は黄フチ赤。

〈F-5E 74-1516 57FWW, June. 1979〉

1979年ごろから使用されはじめた "ゴースト" の変形で，ブルー／グレイ3色が下面にまわりこんでいる，いわゆるオーバーラップ・カムフラージュで，上・側面のパターンはゴーストとほぼ同一。「16」は黄フチ赤，前脚ドアには赤星のスコアが記入されている。このほかゴースト系のカムフラージュとしては，グレイ2色(FS.35237,36307) のオーバーラップ・カムフラージュ(例：「10」/74-1510)もある。

〈57FWWのエンブレム〉

エンブレムは金フチのライトブルー。レティクルは黒と黄。弾丸は赤で航跡は黒。スクロールは金フチ白で，文字は黒。

〈F-5E 74-1539 57TTW, Maj. Hal Smith, Mar. 1981〉

最近発表されるソ連空軍のMiG-21やMiG-23の写真を見ると，グレイ塗装を施した機体が多い。模擬ソ連空軍，57FWWがこのスキムを採用しないわけがない。「38」はその一例で，レドームを含めた機体全面をダークグレイ（F-16のうすいほうのグレイFS. 36270と思われる）に塗っている。「38」は白フチ青。センター・パイロンは白。

<F-5E 74-1569 57TTW, Nov. 1980>
ブルー系迷彩"バッチーズ"の変形として，57FWWの司令機(「57」/74-1557)にも使用されている新しいスキムで，塗色はバッチーズと同一。パターンは"ベトナム迷彩"の名で知られるTAC標準迷彩に準ずるもので，若干違いがあるので，別の機体を作る場合は写真等を参考にする必要がある。キャノピー・フレームは黒で，パイロット名は不明だが，左側にはクルー・チーフ"C/C SRA T KARL"の名前が見える。

<F-5E 74-1572 Capt. Atwater June, 1979>
標準的な"バッチーズ"の塗装例。前脚ドア内側には「72」が対戦した(?)サウス・カロライナANG, 169TFG/157TFS(A-7Dを装備)のエンブレムが青で記入されている。「72」は黄フチ赤。なお余談だが，この「72」は現在P. 111の「64」と同一のスネーク変形のスキムに塗りかえられている。

〈F-5E 73-886 57FWW, Maj. Jonny Coy, 1979〉

1978年ごろになると，57FWWにおいては基本5種のスキムに加え，それまでの経験と新しい情報により，新しいスキムが試験されるようになる。このスキムはその中では最も早く見られた塗装例で，それまでのものとはまったく異なったパターン。全面をイエロータンで塗装し，その上にグリーンをスポットしている。またコール・ナンバー3ケタというのもこのスキムだけの特徴で，当初は赤のみだったが，79年ごろから黄フチを付けるようになった。

USAF

グリーン(FS.34079)

イエロータン(FS.30400)

USAF 0847

U.S. AIR FORCE

847

グレイ(FS.36622)

USAF 0847

847

U.S. AIR FORCE

空軍，海軍を問わず，仮想敵を演ずる機体には，機首にソ連機をほうふつさせる大きなコール・ナンバーが記入されている。ここでは空軍のアグレッサーズに使用されているコール・ナンバーの例を掲載してみよう。左側の0から9までが，ごく一般的な数字の例で，右上は26TFTASに使用されている曲線的なもの，また右下は青フチ黄の例。なお，ステンシル・タイプやその他の例外もあり，最終的には各機，写真で確認する必要がある。コール・ナンバーの2～3ケタの数字はシリアル・ナンバーの下2～3ケタで，色は57FWWは黄フチ赤，黒フチ赤，白フチ青など，527TFTASは黄フチ黒，26TFTASは黄フチ赤が一般的。

0012 17

3456

6789

PACAFの3TFW/26TFTASが使用している数字は57FWW，527TFTASが使用しているものとはかなり異り，1はセリフ付き，2－9，0は曲線的なものになっている。例では1と7をあげたが，その他については写真で確認のこと。

〈F-5E 74-1564 57FWW Lt.Col. Chick Henn Feb. 1981〉
1980年から81年ごろに確認された"スネーク"の変形で，パターンは中東向け"アジア・マイナー"スキムと同じ。色は"スネーク"と同一で，「64」は黄フチ赤。

〈F-5E 72-1397 405TTW/425TFTS Nov. 1980〉
ウイリアムズ基地でF-5パイロットの養成にあたる405TTW/425TFTSの所属機で，胴体および垂直尾翼に，朝鮮戦争の時，F-86が識別用に採用したものによく似た黒フチ黄の帯を巻いている。この「01392」はサウジアラビア空軍のパイロット養成に使用されている機体で，インテーク上とフィンチップにはサウジアラビアの国籍標識があり，キャノピー・フレームは青く塗られ，白でサウジアラビア人のパイロットの名前らしい"CAPT G GEE G-MAX"の文字が読める。

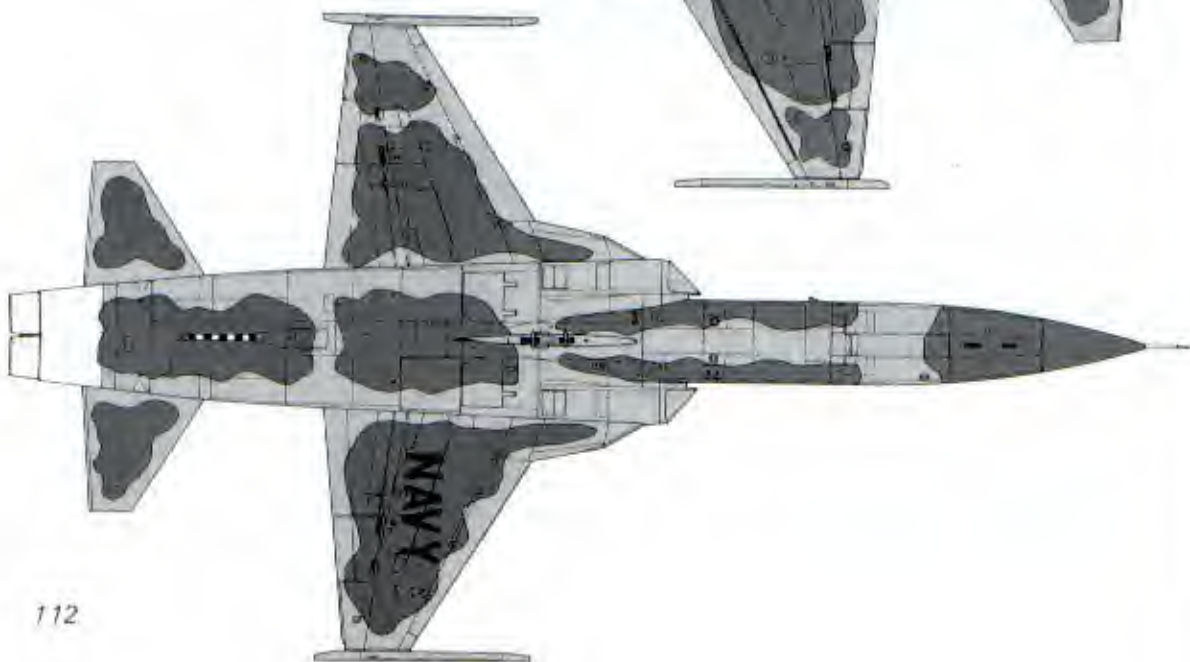
〈425TFTSのエンブレム〉
エンブレム内は黒フチで上が青，下が黄。レティクルとクモは黒。鎖は黄，稲妻は黒フチ白。スクロールは白で文字は黒。

〈F-5E Bu.No.不詳 NFWS, Lt. Bucchi"SMILES" Apr. 1979〉

海軍のアグレッサーズ，海軍戦闘機兵器学校(NFWS)通称"トップ・ガン"の所属機は，空軍のアグレッサーズとは，一味違った迷彩を採用しているが，この「45」はその中でも珍しい機体。塗装そのものはスイス，韓国，チリなどが採用しているグレイ2色のスタンダードなロービジビリティ・スキムだが，米空・海軍が制式にこのスキムを採用した例はない。

「45」は黒フチのライトブルー，545は黒。パイロット名は黒フチ金の平行四辺形のシールドに黒で描かれている。なお，トップ・ガンの機体には米軍の国籍標識は記入されず，またターピン・ラインが引かれている点も空軍機とは異なる。

〈NFWS "Top Gun" のエンブレム〉

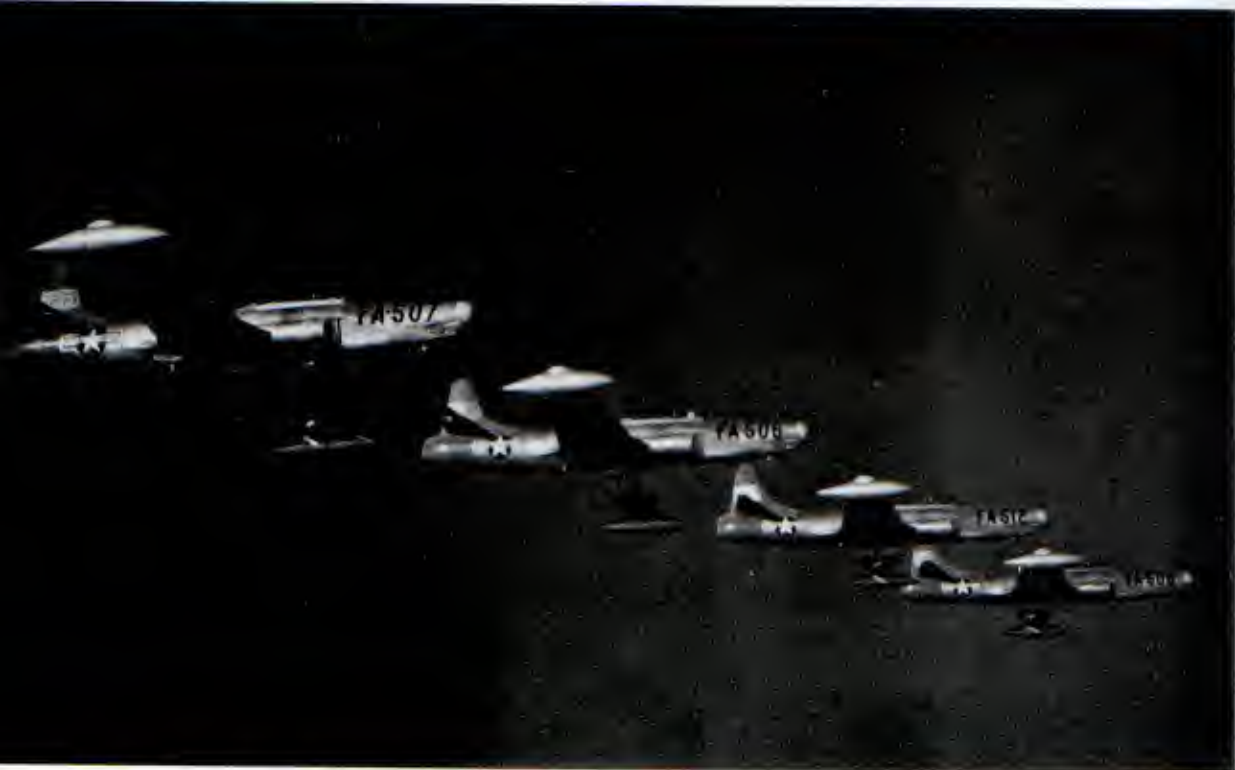
内側から青・赤の同心円でフチおよび文字は黒。レティクルは黄，MiG-21は白。

シリーズ アメリカ・ジェット戦闘機〈7〉

Lockheed F-94 Starfire
ロッキード F-94 スターファイア

-94Bから改造されたYF-94C 1号機。F-94Cは米空軍で最初にガンを廃止した戦闘機となった。

1953年７月，朝鮮の水原飛行場(K-13)でアフタバーナのテストを行なう319FISのF-94B-15-LO．1951年初頭に戦列化したF-94Bは，老朽化したF-82Gの代替機として朝鮮へ送られ，1953年１月にLa-9戦闘機を撃墜したのをはじめ，夜間戦闘機として初めてMiG-15を撃墜するなど活躍した．

FA-416

アラスカ上空の449FIS，F-94A-5-LO編隊。アラスカのラッド空軍基地に駐留する449FISのF-94は，主翼端および尾部をアークティック・レッドに塗装する極地マーキングを施しているのが分かる。F-94Aは前にも述べたようにF-80/T-33と75%の共通部品を持つ機体だが，主翼端はF-80と同じ半円形で，180Gal.増槽も吊り下げ式である。なお，F-94A/Bではドラッグシュートはまだ装備されていない。

マサチューセッツ州ケープ・コッド沖を飛行する59FISのF-94B-1-LO。珍しく翼端増槽を装備していない状態のF-94Bで，大型の230Gal.増槽を装備するため，翼端がA型と異なっている。F-94AとF-94Bの違いは，外見上はこの主翼端のみで，このほかに外観からは分からないが，ジャイロがスペリー社のゼロ・リーダー式に改められるなど，若干の改修が施されている。

フロリダ州パトリック空軍基地にラインナップしたF-94BとB-57B。同基地をホームベースにしていたARDC(航空研究・開発軍団)の所属機と思われ，機首を改造，IM-99(後のMIM-10)ボマークSAMのレドームを装備するテストベッド機となっている。ボマークはSAGE(半自動防空組織)およびBUIC(補助要撃管制装置)とのデータ・リンクにより誘導されるADC(防空軍団)の地対空ミサイルで，アビオニクス開発中のショットと思われる。

直径4.88mのリボン式ドラッグシュートを曳いてタッチダウンしたF-94C-1-LO。F-94Cは米空軍機として最初にドラッグシュートを標準装備した機体で，これにより着陸距離を40%以上短縮できた。写真の機体は前縁にロケット弾ポッドを装備しており，機首の24発に加えて各ポッド12発，合計48発のマイティ・マウス2.75inロケット弾による火網を敷くことができた。

[上]フロリダ州ティンダル空軍基地の全天候要撃戦闘機学校で使用されたF-94B。キャノピー内のパイロット，レーダ・オペレーターと，それをとりまくアビオニクスに注目。中央の円筒形のものはAN/ARN-6のループ・アンテナ，その後方がレーダ・ディスプレー機器で，このショットでは，後席のレーダ・オペレーターが身をかがめてレーダ・インディケーターのスコープを覗きこんでいる様子が分かる。

[左]F-94Aのパイロット席計器盤。速度計と排気温度計の間にはパイロット用のレーダ・インディケーターのスコープが見え，さらにその上方にはA-1CMガン・サイトがある。

機首のロケット・ドアを外したF-94C-1-LO。F-94Cは固定武装を一切廃止し，レーダとコンピュータ，そして2.75inFFARによって見越し衝突(リード・コリジョン)攻撃を行なう，いわゆる半自動全天候戦闘機で，これを可能としたのはヒューズE-1 FCSと自動操縦システムを組合わせたアビオニクスである。F-94シリーズにはこのほか，YF-94Dという単座の長距離援護戦闘機の計画もあったが，原型機1機でキャンセルされた。

★モデルをグレードアップする基本塗装★

イラスト：三井一郎／解　説：西村直紀　三井一郎

McDONNELL DOUGLAS
RF-4B/C PHANTOM II

米海兵隊，米空軍が相次いで旧世代の戦術偵察機に代えて実戦配備したRF-4ファントムは，今も15年を越える現役在籍年数を更新し続けている。このRF-4シリーズのキットはと言うと，イタラエリ以前は古今東西でIMCのダメージキットのRF-4B/C(1/72)が唯一だった。このキットはレベルの1/72 F-4Cの本体モールドを失敬して，機首をそれらしくしたものらしく，IMCが特徴としていたダメージパーツも，エキストラパーツとして入っていた。出来は，今のキットの水準には遠くおよばず，当時(1967年頃)の評価も，芳しくはなかった。ただし，キット付属のデカールはVMCJ-3で，これは一度も実戦の経験はなく，弾丸など当たるはずがなかった。それが昨年末，イタラエリから1/48でRF-4B/Cが発売され，続いてアメリカで同じものが，テスターブランドで売り出された。このキットの評価は，先にモノグラムから良いもの(F-4C)が出たために，大いに貧乏くじを引いているが，改造してみろと言われれば，機首はスクラッチビルトに近く，歓迎されるRF-4の発売と言える。今回の「グレードアップ」では，過去10数年間に現われて消えたRF-4のマーキングをピックアップしてみた。

☆RF-4C S/N 63-7747 160TRS/187TRG Alabama ANG, Dannelly Field, Alabama, Mar., 1978☆

TACレギュラー部隊の6個飛行隊(このうち一つは訓練部隊の363TRW/33TRTS，サウスカロライナ州ショー空軍基地)に比べて8個飛行隊，しかもそのすべてがTACと同様にRF-4Cを装備するANG(州兵航空軍)の戦術偵察部隊は，現在米空軍における偵察ミッションの57%を遂行しており，1970年に始まるトータル・フォース・コンセプトはこのミッションにおいて最もその成果が顕著であるといえる。さて，そのANG部隊の一番手として取り上げたのは，アメリカ南部アラバマ州モンゴメリーのドネリー州空軍基地に駐留する187TRG/160TRSのRF-4C(63-7747)。160TRSは同じアラバマ州サンプタースミス州空軍基地の117TRW/106TRSとともにANGで最初にRF-4Cを受領した部隊で，1974年，RF-84Fからの転換を終えた。塗装は通常のベトナム迷彩で，垂直尾翼のマークはANGのインシグニア，インテーク脇には160TRSのインシグニアがある。このインシグニアはお馴染み"ファントムおじさん"にカメラをアレンジしたもので，詳細は上のタイトル図を参照。スミの部分は黒，斜線の部分は赤，そのほかは白である。垂直尾翼のチップは青の帯に金色の筆記体で"Montgomery"の文字，また青帯の上下にも金色の細帯が付く。シリアルナンバーは白。なお160TRSのこの帯は整備小隊別に色分けされており，青のほか赤帯と白帯がある。キャノピー前方の黒リボンの中にはクルーチーフの名が白で書かれている。本機は"C/C MSGT B.LEE"。

☆RF-4C S/N 66-478 153TRS/186TRG Mississippi ANG, Key Field, Mississippi, Mar., 1978☆

図はANGで最後，8番目にRF-4Cを装備したミシシッピー州メリディアンのキィフィールドに駐留する186TRG/153TRSのRF-4C(66-478)。1978年12月にRF-101Cから転換した直後は，通常のベトナム迷彩に"KE"のテイルコードのみの塗装であったが，現在は図のようなカラフルなものに変更されている。垂直尾翼のマーキングは，翼をアレンジしたもので，色はダークグリーン，まわりに金色のフチが付く。チップの文字も金色で，筆記体の"Mississippi"。前方マーキング中のエンブレムはANGのインシグニア。また図に示すように現在のテイルコードはシリアル・ナンバーを含めて黒で書かれている。なおテイルコードはANG戦術偵察部隊中唯一の例である。胴体後部を縦に走る赤いタービン・ラインに注意。

☆RF-4C S/N64-1029 192TRS/152TRG Nevada ANG, May ANGB, Nevada, 1979☆

図はネバダ州リノのメイ州空軍基地に駐留する152TRG/192TRSのRF-4C(64-1029)。192TRSは，戦術機としては珍しくベトナム迷彩に白を基調として，赤や青の明るい原色を組合わせている。塗装は通常のベトナム迷彩。垂直尾翼のチップとラダーは白で，チップには赤い星が5個，ラダーには赤いシャドーが付く"RENO"の青文字が書かれている。シリアル・ナンバーおよびANGのインシグニアはロービジビリティ化によってすべて黒で記されている。インテークのスプリッター・ベーンには白の"1"があり，翼下の370Gal.増槽の先端は黒となっている。なお192TRSは，1979年にNATO軍の戦術偵察競技会"Best Focus'79"に全米軍を代表して出場したが，この期間中に限り，ラダーのマーキングを"RENO"から"USA"に変更した。右はその図を示す。

☆RF-4C S/N 64-1061 179TRS/148TRG Minnesota ANG, Duluth IAP, Minnesota, 1980☆

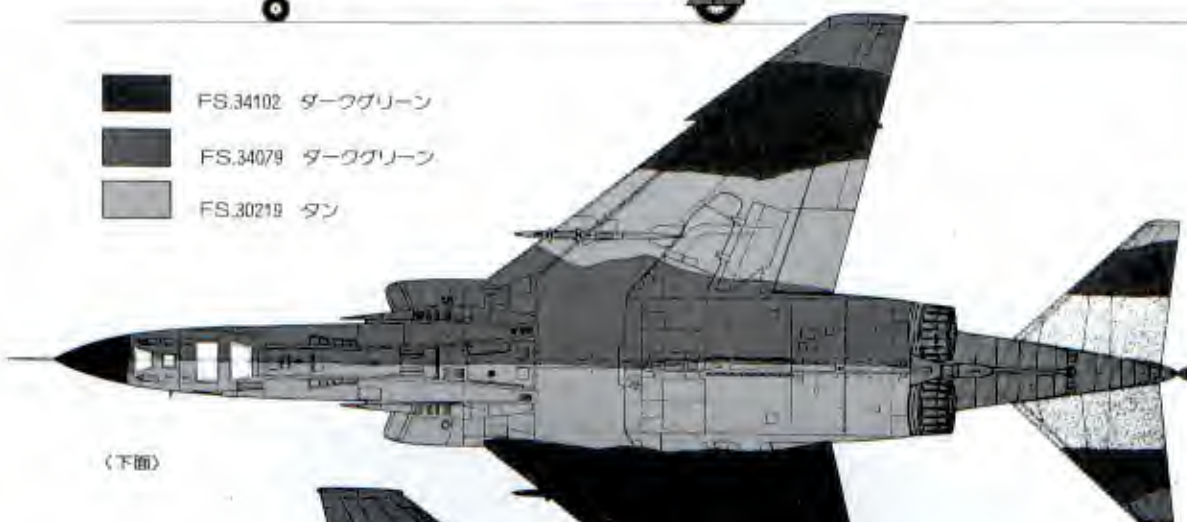
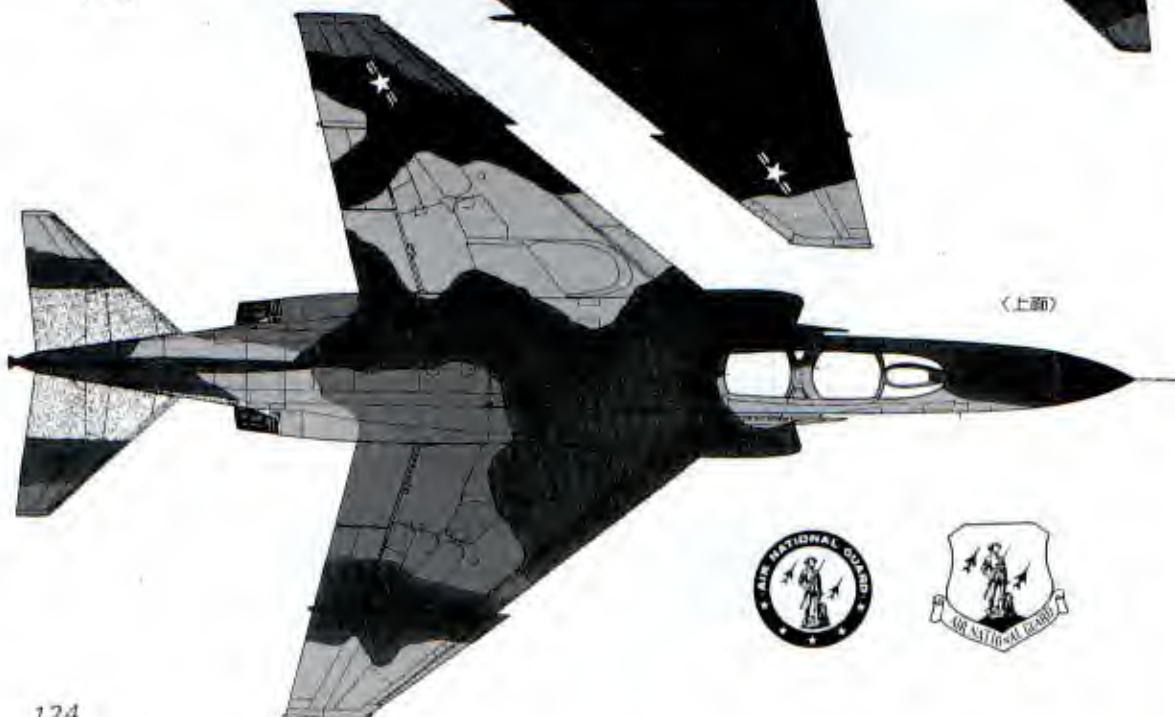
図はミネソタ州ダルス国際空港に駐留する148TRG/179TRSのRF-4C(64-1061)。本機は179TRSの司令機で，それを示す黒の3本帯が，胴体中央部に入っている。塗装は通常のベトナム迷彩だが，レドームの黒がアンチグレアの役目を果たすようにキャノピー前方まで伸びている。垂直尾翼のチップは青で上下に白いフチが付き，中には白文字で"MINNESOTA"。なお179TRSも整備小隊によって3分割されており，チップも青のほかに黄色と赤がある。シリアル・ナンバーおよびANGのインシグニアは黒。コクピット前方の胴体側面には，AFOUA(Air Force Outstanding Unit Award)受賞を示すリボン。本機の370Gal.増槽は，オーバーオール・カムフラージュ用のもので，近い将来本機もこのカムフラージュに衣更えすると思われる。

☆RF-4C S/N 65-875 170TFS/183TFG Illinois ANG, Capital MAP, Illinois, 1972☆

図はイリノイ州スプリング・フィールドに駐留する183TFG/170TFSのRF-4C(65-875)。といっても170TFSの部隊名が示すとおり，この隊がRF-4Cを装備したのは，1972年にF-84Fから転換した直後のわずかな期間，それも数機を使用したにすぎない。これは1971年にANG近代化の一番手として，170TFSが当時ベトナム戦争に投入されていたF-4Cを装備することが決定されながらも，機体のやり繰りがつかず，やむなく当時余剰気味だったRF-4Cを転換訓練に使用したためで，もちろん現在はF-4Cを装備し，要撃および対地攻撃任務に就いている。塗装は通常のベトナム迷彩。垂直尾翼のチップは緑で，星と"ILLINOIS"の文字は白。またシリアル・ナンバーは白で，ANGのインシグニアは旧タイプであることに注意。胴体のインシグニアは170TFSのもの。地は上が水色，下が青で，オノは白，羽と星は黄色である。

マクダネル　ダグラス RF-4B/C ファントムII

☆RF-4C S/N 69-377　18TRS/363TRW, Show AFB, SC., 1980☆

図はサウスカロライナ州ショー空軍基地363TRW/18TRSのRF-4C(69-377)。機体はベトナム迷彩が下面にまでまわり込んだオーバーオール・カムフラージュ。下図はその下面を示すもの。上側面は今までとは何ら変化はないが，翼下STA.1/5の370Gal.増槽は全面ダークグリーンとなっている。テイルコードおよびシリアル・ナンバーは黒，垂直尾翼のチップは青と白。前方にはTACのエンブレムがある。

☆RF-4C S/N 69-363 COa/c363TRW, Show AFB, SC., 1978☆

図はサウスカロライナ州ショー空軍基地363TRWの司令機(69-363)。363TRWは9AFに所属する戦術偵察航空団で，配下に4個飛行隊を置いているが，近い将来F-16への改変が予定されており，訓練部隊33TRTSを除く(33TRTSは，テキサス州バーグストローム基地の67TRWへ移動)3個飛行隊は，その任務を戦術偵察から，戦術戦闘へと変える。垂直尾翼のチップは前方から，青・白・赤・黄の順に塗り分けられており，"JO"と"363"は黒で白のシャドー付き。胴体のインシグニアは363TRWのもので，四分割中，左上は赤と白のチェッカー，左下と右上は青，右下は赤地に金色のライオンとなっている。

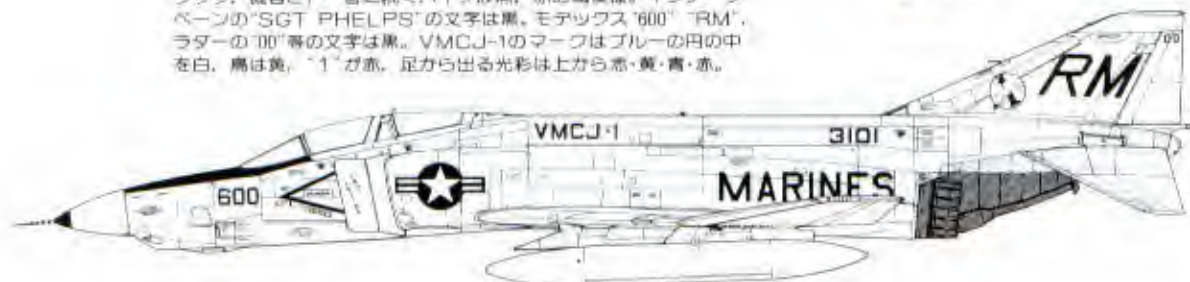
☆RF-4C S/N 68-611 COa/c12AF 91TRS/67TRW, Bergstrom AFB, Texas, 1980☆

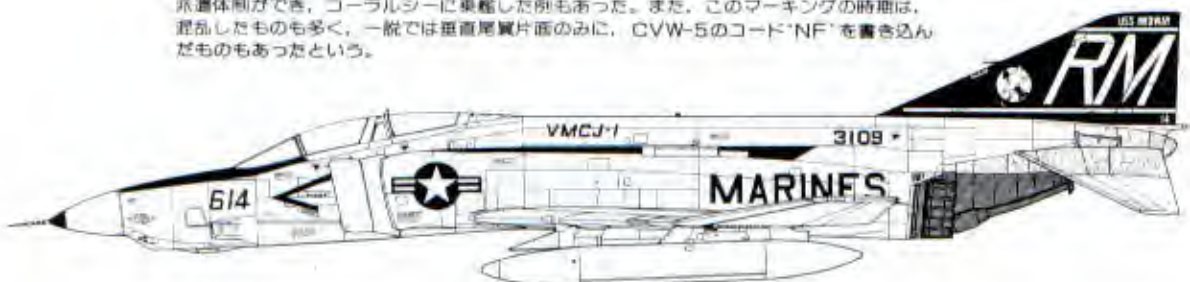
図はテキサス州バーグストローム基地67TRW/91TRSのRF-4C(68-611)。機体にはオーバーオール・カムフラージュが施されており，背部には地上ステーションからの航法シグナルを受信するロランD・ナビゲーション・システムのアンテナが付いている。テイルコードおよびシリアル・ナンバーは黒，垂直尾翼のチップは赤，前方にはTACのインシグニア，胴体には67TRWのインシグニアがある。なお本機は12AFの司令官機で，垂直尾翼前方には'12AF'の黒文字，ウインド・シールドは赤フチ付きの黒帯である。67TRWのインシグニアは，左上の太鷲が黄色，次いで青，赤のライトニング，黒の順で，星は白となっている。

☆RF-4C S/N 68-0570 17TRS/26TRW, Zweibrucken AB, West Germany, 1975☆

図はUSAFE(在欧米空軍)17AFに所属し，西ドイツのツバイブリュッケン基地に駐留する26TRW/17TRSのRF-4C(68-0570)。機体は17TRSがNATO軍の戦術偵察競技大会'Royal Flush'75'に出場したときのスペシャル・マーキングで，ベトナム迷彩に加えて，垂直尾翼にはアメリカ国旗にちなんだ赤・青・白を用いた派手な塗装が施されている('17'の文字は赤)。胴体のインシグニアは26TRWのもの。なお26TRWの本来のテイルコードは"ZR"である。26TRWのインシグニアは青地に白いX印。中のライトニングは赤，目と下の山は黒である。

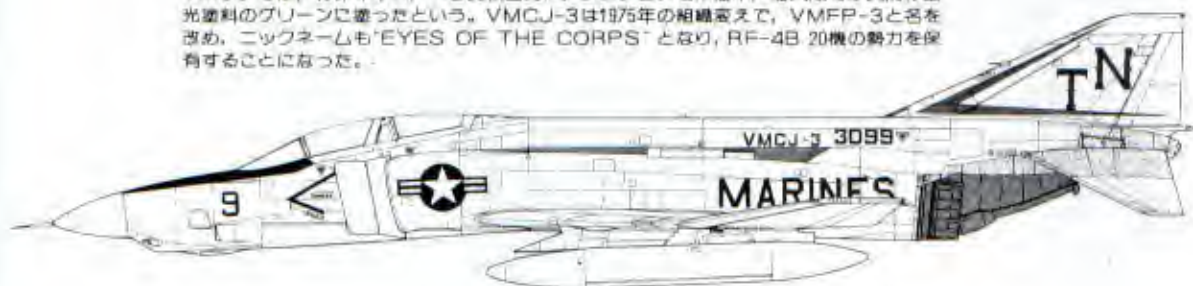
☆RF-4B Bu.No.153101　VMCJ-1 DET-101, USS Midway, May, 1974☆

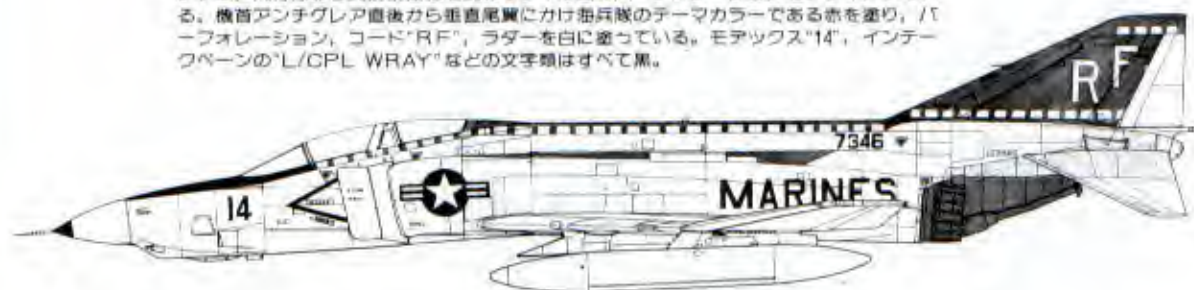
1974年4月，それまでミッドウェイに乗艦していた海軍の偵察飛行隊VFP-63 DET-3が去りそれに代わって岩国基地駐留のVMCJ-1が分遣隊をミッドウェイに送った。VMCJ-1 DET-101は通常RF-4B 3機からなり，機首モデックスはVMCJ-1保有機全機に6XXのモデックスを書いた。図は1974年5月，ミッドウェイのクルーズに乗艦していたVMCJ-1 DET-101のRF-4Bで，機首モデックス以外は以前のVMCJ-1のマーキングと同一である。機体はスタンダードなライトガルグレイ／インシグニア・ホワイト，機首のアンチグレアはフラットブラック，レドーム先端もフラットブラック，機首ピトー管に続くパイプは黒，赤の縞模様。インテークベーンの"SGT PHELPS"の文字は黒。モデックス"600" "RM"，ラダーの"00"等の文字は黒。VMCJ-1のマークはブルーの円の中を白，鳥は黄，"1"が赤，足から出る光彩は上から赤・黄・青・赤。

☆RF-4B Bu.No.153109　VMCJ-1 DET-101, USS Midway, Aug., 1975☆

1975年には空母ミッドウェイに送られていたVMCJ-1 DET-101も，マーキングを改めていた。この当時のVMCJ-1のマーキングは垂直尾翼全面を黒に塗った機もあり，図のRM-614はもっとも派手なものだった。機首，胴体の文字類は黒で，垂直尾翼は黒。上下のストライプ，コード"RM"はクロームイエロー，上端の"USS MIDWAY"は白，VMCJ-1のエンブレムは白の円の中に，黄の鳥と赤の"1"，足から出る光彩は前から黄・赤の2色である。VMCJ-1はDET-101を編成すると同時に，ミッドウェイ以外の空母へも派遣体制ができ，コーラルシーに乗艦した例もあった。また，このマーキングの時期は，混乱したものも多く，一説では垂直尾翼片面のみに，CVW-5のコード"NF"を書き込んだものもあったという。

☆RF-4B Bu.No.157342　VMCJ-2, MCAS Cherry Point, SC, Apr., 1975☆

1966年，RF-8Aに代わる新機材RF-4Bを受領したVMCJ-2は"Bunnies"のニックネームのもとRF-4B最後の2ブロックを1975年の解散時まで使用した（VMCJ-2のマーキングはその後，VMAQ-2に継承され，EA-6A，EA-6Bに残されている）。図のCY-00（ダブルナッツ）/Bu.No.157342は，最終2ブロック-41-MC，-43-MCの最初の機体で，1978年にほかのRF-4Bとともにセンサー近代化改修計画（プロジェクトSURE）を受け，VMFP-3に配属され，"RF"のコードとともにカリフォルニア州エルトロから運用されている。マーキングはモデックス"00"，キャノピーフレーム，垂直尾翼（ラダーは白），そのほかの文字は黒。キャノピーフレームのクルー名，コード"CY"は白。ラダー中央のマークはプレイボーイ・クラブから拝借したもので，赤フチ付きの黒い四角の中に，白でバニー，蝶ネクタイは赤。

☆RF-4B Bu.No.153099 VMCJ-3, MCAS El Toro, Calif. Mar., 1972☆

VMCJ-3はカリフォルニア州エルトロをホームベースに置き，1967年からRF-4B，EA-6Aを運用していた。図は1972年3月に見られたものでF-4ファントム族では，当時にしてみれば目新しい白の垂直尾翼を持っていた。垂直尾翼のマーキングは白字にライトグリーンのシェブロン，コードの"TN"は黒で，そのほかのマーキング類はすべて黒。なお，VMCJ-3は，1967年のRF-4B受領当時に，シェブロンを米海軍／海兵隊では異例の蛍光塗料のグリーンに塗ったという。VMCJ-3は1975年の組織変えで，VMFP-3と名を改め，ニックネームも"EYES OF THE CORPS"となり，RF-4B 20機の勢力を保有することになった。

☆RF-4B Bu.No.157346 VMFP-3, MCAS El Toro, Calif. Jul.,1975☆

1975年7月1日の飛行隊組織変更とともに，海兵隊に属するRF-4Bはすべてエルトロに集められ新編のVMFP-3に配属された。配属と同時にVMFP-3は新たなマーキングを制定した。7月の時点ではVMCJ-1/2/3の機体が飛行隊名をVMFP-3に書き直しただけで，コードも"RM" "CY" "TN"が残り混乱していたが，7月も末になると新しいVMFP-3のマーキングが施され始めていた。図はVMFP-3編成直後のもので，マーキングは，飛行隊の写真偵察任務を表わすフィルムのパーフォレーションをデザインしている。機首アンチグレア直後から垂直尾翼にかけ海兵隊のテーマカラーである赤を塗り，パーフォレーション，コード"RF"，ラダーを白に塗っている。モデックス"14"，インテークベーンの"L/CPL WRAY"などの文字類はすべて黒。

☆RF-4B Bu.No.153109 VMFP-3 DET-1, USS Midway, Oct., 1975☆

1975年7月，VMCJ 3個飛行隊の解散とVMFP-3(RF-4B)，VMAQ-2(EA-6A)を編成するという改組織が行なわれた。空母ミッドウェイに派遣されていたVMCJ-1 DET-101のRF-4B／EA-6AもそれぞれVMFP-3 DET，VMAQ-2 DETとなり，通常3機ずつの派遣が行なわれるようになった。海兵隊部隊としては異例の恒常的な艦上任務を与えられたVMFP-3は，以後2年間のローテーションで分遣隊（DET）を送り続けている。1975年9月からDET-1，以後2年置きにDET-2，DET-3が乗艦し現在に至っている。図のマーキングは1975年10月当時のDET-1時代のRF-4Bで，垂直尾翼全面がインシグニアブルー，VMFP-3の"3"を示す3本のストライプと，ラダー，"RF"，"USS MIDWAY"は白。アンチグレアは，キャノピーフレームに続いている。別図は1978年8月に見られたDET-2の機体で，マーキングは機体全面がライトガルグレイ，垂直尾翼のマーキングもすべて黒となっている。

☆Bu.No.157342 VMFP-3 DET-2, USS Midway, Aug., 1978☆